[This Document is the Property of His Britannic Majesty's Government.]

Printed for the use of the Foreign Office.

CONFIDENTIAL.

(12561)

F.O. 423/54

F.O.

N 9

CLOSED UNTIL 1974

54

FURTHER CORRESPONDENCE

RESPECTING THE

SUEZ CANAL.

PART VIII.

1923.

F.O. 423/28

[This Document is the Property of His Britannic Majesty's Government.]

Printed for the use of the Foreign Office.

CONFIDENTIAL.

(12561)

FURTHER CORRESPONDENCE

RESPECTING THE

SUEZ CANAL.

PART VIII.

1923.

TABLE OF CONTENTS.

No.	No. and Name.	Date.	Subject.	Page.
		1923		
1	Sir Ian Malcolm ... **No. 2**	Jan. 8	Budgetary position. Transmits table showing company's budgets for 1922 and 1923, compared with that for 1921	1
2	Sir Ian Malcolm ... **No. 3**	„ 8	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for October and November 1922	4
3	Sir Ian Malcolm ... **No. 5**	„ 9	Refers to No. 1, and transmits the observations of the administrator-director of the company and the estimated expenditure for 1923	8
4	Sir Ian Malcolm ... **No. 9**	Feb. 1	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal in December 1922, and general summary of traffic during 1922	9
5	Sir Ian Malcolm ... **No. 11**	Mar. 5	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for January 1923	14
6	Sir Ian Malcolm ... **No. 12**	„ 12	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for 1922	16
7	Sir Ian Malcolm ... **No. 15**	Apr. 9	Informs that tonnage and receipts for March 1923 constitute a record in the history of the company ...	21
8	Sir Ian Malcolm ... **No. 16**	„ 9	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for February 1923	21
9	Sir Ian Malcolm ... **Private and Confidential**	„ 13	Fees payable to British directors of the company. Reports negotiations regarding, and conclusions arrived at	23
10	Sir Ian Malcolm ... **No. 20**	May 14	Board meeting. Election of British member. Annual report passed for presentation to general meeting ...	24
11	Sir Ian Malcolm ... **No. 21**	„ 17	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for the first quarter of 1923	24
12	Sir Ian Malcolm ... **No. 22**	„ 22	Dividend payable on Canal shares. Transmits decision of the board, and details amount His Majesty's Government receive on shares in their possession	30
13	Question in House of Commons	„ 28	Mr. Gilbert asked for information regarding British directors of the company and their remuneration, and was answered by Sir W. Joynson-Hicks	30
14	Question in House of Commons	„ 28	Mr. Gilbert asked for information regarding the total capital of the company, the proportion of shares in possession of, and dividends received by His Majesty's Government, and was answered by Sir W. Joynson-Hicks	30
15	Question in House of Commons	„ 29	Mr. Linfield asked for information regarding the average amount paid in fees to directors of the company, and was answered by Sir W. Joynson-Hicks	31
16	Sir Ian Malcolm ... **No. 24**	June 4	Annual general meeting. Meeting was held on 4th June and was uneventful	31
17	British Directors ... **No. 25**	„ 4	Accounts for 1922. Reports acceptance by council and adoption by shareholders. Gives details of accounts	31
18	Sir Ian Malcolm ... **No. 28**	„ 12	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for April 1923	36

No.	No. and Name.	Date.	Subject.	Page.
		1923		
19	Sir Ian Malcolm ... **No. 35**	Aug. 6	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for June 1923 and first two quarters of that year	37
20	Sir Ian Malcolm ... **No. 38**	Sept. 3	Freight dues. Reports decision of board to propose at next monthly meeting to make further reduction of 25 centimes	43
21	Sir Ian Malcolm ... **No. 39**	„ 3	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for July 1923	43
22	Sir Ian Malcolm ... **No. 40**	Oct. 1	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for August 1923	45
23	Sir Ian Malcolm ... **No. 41**	„ 1	Freight dues. Monthly meeting of the board held on 1st October decided to reduce freight charges by 25 centimes	47
24	Lord Crewe ... ... **No. 2264**	„ 2	Freight dues. Transmits copy of a letter from the company informing of reduction in	47
25	Sir Ian Malcolm ... **Private and Confidential**	„ 2	Prolongation of the company's concession. Suggests matter might be discussed informally at Imperial Conference	48
26	To Sir Ian Malcolm ... **No. 14**	„ 9	Prolongation of the company's concession. Nothing would be gained by discussion at Imperial Conference	48
27	Sir Ian Malcolm ... **No. 44**	„ 16	Prolongation of the company's concession. Acknowledges receipt of No. 26	49
28	Sir Ian Malcolm ... **No. 45**	Nov. 5	International Engineering Consultative Commission. Transmits report on proceedings held on 15th and 16th October	49
29	Sir Ian Malcolm ... **No. 48**	„ 15	Traffic statistics. Transmits reports on traffic and details of cargoes for first three quarters of 1923, for September of that year	51
30	Sir Ian Malcolm ... **No. 49**	Dec. 3	Traffic statistics. Transmits statistics of traffic through the Canal for October 1923	58
31	Sir Ian Malcolm ... **No. 50**	„ 3	Estimates of the company for the year 1924. Transmits, together with comparative statement of accounts ...	60

Printed for the use of the Foreign Office.

CONFIDENTIAL.

Further Correspondence respecting the Suez Canal.

Part VIII.

[E 431/430/16] No. 1.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(*Received January* 10.)

(No. 2. Commercial. Confidential.)

My Lord, *Paris, January* 8, 1923.

I HAVE the honour to enclose herewith a table showing the budgets of the Suez Canal Company for 1922 and 1923 respectively, side by side with a column for comparison, giving the detailed expenditure for 1921.

For many years past this table of statistics has been accompanied by an explanatory despatch from my colleague, Mr. Anstruther, who is at present absent on an official visit to Egypt. It will probably be more convenient that, as he is our financial expert in these matters, such comments as may be necessary upon the enclosed table should be delayed until he can deal with them on his return at the beginning of next month.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 1.

Récapitulation générale des Budgets pour l'Exercice 1923.

Récapitulation générale.	Dépenses de 1921.	Budget pour 1922.	Budget pour 1923.
	Fr. c.	Fr.	Fr.
Charges sociales	17,904,695 0	16,936,500	16,937,900
Administration centrale	5,044,794 45	5,038,600	5,333,800
Agence supérieure :			
1. Agence supérieure, Caisses, Contentieux	1,647,866 16	1,548,000	1,696,000
2. Service de Santé et Hôpital Saint-Vincent-de-Paul	980,579 33	1,092,300	950,500
Totaux pour l'Agence supérieure	2,628,445 69	2,640,300	2,646,500
Transit et Navigation	12,237,918 67	12,246,400	12,498,700
Entretien :			
1. Service général	8,969,875 59	8,725,900	9,338,800
2. Ateliers généraux	2,195,049 74	2,087,000	2,060,000
3. Magasin général	931,763 39	1,280,000	936,000
4. Réparations du Matériel	6,451,059 76	5,210,000	6,200,000
5. Travaux d'Entretien	6,121,867 46	6,826,000	5,358,000
Totaux pour l'Entretien	24,669,615 94	24,128,900	23,892,800
Domaine-Eaux :			
1. Personnel et Frais divers d'Administration	1,025,063 73	1,038,800	1,107,700
2. Domaine particulier	1,420,820 83	943,700	1,034,400
3. Eaux de Port-Saïd	1,852,848 06	1,055,300	1,060,600
4. Eaux d'Ismaïlia	266,452 17	292,200	294,900
5. Eaux de Suez	423,619 09	434,550	396,250
6. Forfaits	352,200 96	315,700	396,400
Totaux pour le Domaine-Eaux	5,341,004 84	4,080,250	4,290,250
Domaine commun	714,870 02	400,200	415,800
Total des Budgets	68,541,344 61	65,471,150	66,015,750
À déduire :			
1. La part des Réparations de Matériel et des Frais généraux du Service de l'Entretien, des Ateliers et du Magasin, à la charge des Travaux d'Amélioration et des Comptes n'intéressant pas l'Exercice	7,326,217 34	5,767,600	6,178,200
2. Les Recettes des Forfaits	75,682 82	70,000	70,000
3. La moitié des Dépenses du Domaine commun à la charge du Gouvernement égyptien	357,435 01	200,100	207,900
	7,759,335 17	6,037,700	6,456,100
Dépenses à la charge de l'Exercice	60,782,009 44	59,433,450	59,559,650
Pour retrouver le total des Dépenses qui figurent au Compte de l'Exercice 1921, il faut ajouter :			
1. Les Frais accessoires du Magasin général qui sont fonction du prix d'achat des matières et qu'on ne peut évaluer d'avance	1,086,366 82		
2. Les Dépenses sur Exercices clos	17 19		
	61,868,393 45		

Décomposition des Crédits demandés pour 1923.

Récapitulation générale.	Crédits demandés.	Charges sociales.	Frais généraux et Frais divers d'Administration.	Personnel ouvrier.			Combustible.	Matières et Pièces de Rechange.	Travaux à l'Entreprise.	Frais divers d'Exploitation.
				Personnel : Employés, Pilotes, Contremaîtres, Gens de Service.	Traitements et Allocations de toutes sortes, Primes de Pilotage, Frais de Voyage.	Salaires, Indemnité de Cherté de Vie et Allocations diverses.				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Charges sociales	16,937,900	16,937,900	..	..	..	..	..	..	..	..
Administration centrale	5,333,800	..	2,552,000	2,713,800	..	..	..	72,800	..	194,100
Agence supérieure :										
1. Agence supérieure, Caisses, Contentieux	1,696,000	..	424,000	1,200,000	..	..	..	274,500	..	86,900
2. Service de Santé et Hôpital Saint-Vincent-de-Paul	950,500	..	41,800	402,500	..	..	..	84,100	..	1,600
Totaux pour l'Agence supérieure	2,646,500	..	465,800	1,602,500	..	..	..	105,800	..	5,950
Transit et Navigation	12,498,700	..	155,000	6,697,700	768,300	4,078,300	1,967,000	144,800	..	8,000
Entretien :										
1. Service général	9,338,800	..	200,500	4,078,800	382,700	2,713,800	1,200,000	681,200	46,700	296,550
2. Ateliers généraux	2,060,000	..	..	712,300	..	..	402,500	..	446,700	57,800
3. Magasin général	936,000	..	..	..	..	..	..	..	50,000	760,350
4. Réparations du Matériel	6,200,000	..	..	16,000	..	..	..	6,567,200	731,700	..
5. Travaux d'Entretien	5,358,000	..	..	23,000	..	..	..	985,000	235,000	..
Totaux pour l'Entretien	23,892,800	..	200,500	4,830,100	382,700	2,713,800	1,602,500	8,233,400	1,463,400	1,114,700
Domaine-Eaux :										
1. Personnel et Frais divers d'Administration	1,107,700	..	49,900	712,300	..	..	..	72,800	..	272,700
2. Domaine particulier	1,034,400	..	..	16,000	..	..	..	274,500	..	743,900
3. Eaux de Port-Saïd	1,060,600	..	..	23,000	..	..	..	84,100	..	953,500
4. Eaux d'Ismaïlia	294,900	..	..	17,000	..	..	..	105,800	..	172,100
5. Eaux de Suez	396,250	..	..	..	..	..	..	144,800	..	251,450
6. Forfaits	396,400	..	..	..	..	..	..	..	..	396,400
Totaux pour le Domaine-Eaux	4,290,250	..	49,900	768,300	382,700	1,149,100	1,602,500	681,200	46,700	2,790,050
Domaine commun	415,800	..	20,600	..	..	..	402,500	..	..	57,800
Total des Dépenses budgétaires	66,015,750	16,937,900	3,443,800	16,299,900	1,533,700	10,792,100	7,174,000	10,711,000	14,256,700	760,350
Comptes hors Budget.										
Travaux d'Amélioration	16,676,000	..	..	..	..	..	1,071,000	10,711,000	4,894,000	..
Réparations de Pièces de Rechange et Fonctionnement du Magasin général	2,164,000	..	..	..	..	..	2,164,000	..	..	..
Matériel en cours d'exécution, Bâtiments en cours de construction, Travaux pour Étrangers et divers	6,351,800	..	..	..	..	..	1,938,000	..	4,413,800	..
	91,296,550	16,937,900	3,443,800	16,299,900	1,533,700	10,792,100	12,347,000	21,422,000	23,564,500	760,350

[E 432/430/16] No. 2.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received January 10.)

(No. 3. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, January* 8, 1923.

I HAVE the honour to enclose herewith statements of traffic through the Suez Canal for the months of October and November. These will be found of considerable interest to more than one Department of His Majesty's Government.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

Enclosure 1 in No. 2.

Statement of Traffic through the Suez Canal for October 1922.

POUR octobre 1922, l'habituelle comparaison avec le mois précédent, d'une part, et avec le mois correspondant de l'année antérieure, d'autre part, ne donne pas matière à de nombreuses constatations.

Par Comparaison avec Septembre 1922.

Le seul fait à noter est que, d'un mois à l'autre, le tonnage net s'est accru de 202,000 tonnes, tandis que le trafic marchandises n'augmentait que de 41,000 tonnes.

—	Septembre 1922.	Octobre 1922.
	Tonnes.	Tonnes.
Tonnage net	1,622,000	1,824,000
Marchandises	1,732,000	1,773,000

Les bateaux sans marchandises (lest et transit militaire) ressortent en augmentation de 53,000 tonnes ; un navire câblier et un transport de pèlerins figurent dans le tonnage net pour 6,300 tonnes et n'avaient pas non plus de marchandises à bord ; les postaux (généralement peu chargés) sont en accroissement de 35,000 tonnes ; enfin et surtout, dans l'ensemble, les bateaux chargés avaient chacun moins de marchandises que le mois précédent ; le rapport du tonnage marchandises au tonnage de jauge nette n'est que de 1·09 en octobre, contre 1·17 en septembre.

Rien à dire au sujet du mouvement des marchandises, aucune rubrique ne présentant, par rapport au mois précédent, de différence notable.

Par Comparaison avec Octobre 1921.

Les chiffres du mois analysé se présentent en diminution de 9,000 tonnes nettes et de 80,000 tonnes de marchandises

On observe dans les envois de houille une rétrogradation de 180,000 tonnes (52,000 tonnes seulement en 1922, contre 232,000 tonnes en 1921), atténuée par des augmentations de 83,000 tonnes pour le minerai de manganèse, et de 50,000 tonnes pour les huiles minérales du sud au nord.

À Signaler d'autre Part.

1. L'importance de la navigation postale, qui a atteint 370,000 tonnes dans le mois ; c'est là le chiffre mensuel le plus élevé enregistré pour cette catégorie depuis 1914.

Il est inférieur de 75,000 tonnes seulement au mois-record d'avant-guerre (mars 1914, avec 445,000 tonnes) ; et il est à remarquer qu'en mars 1914, les navires allemands et autrichiens figuraient dans le tonnage postal pour 43 unités et 185,000 tonnes, soit 41·5 pour cent du total de la catégorie en ce mois, alors qu'un seul navire allemand a transité comme postal en octobre 1922, jaugeant 6,000 tonnes, soit 1·6 pour cent du total.

On peut noter, d'autre part, qu'en mars 1914 il avait fallu 101 postaux pour fournir le total de 445,000 tonnes, tandis qu'en octobre 1922 il a suffi de 63 unités pour totaliser 370,000 tonnes ; en d'autres termes, la moyenne de jauge nette par paquebot postal a, dans l'intervalle, progressé de 1,455 tonnes.

A signaler enfin qu'en octobre de cette année six navires postaux jaugeaien chacun plus de 10,000 tonnes nettes, alors qu'aucun n'atteignait 9,000 tonnes en mars 1914.

2. Le transit, dans cette catégorie postale, du paquebot neuf "Moldavia," de la Compagnie péninsulaire et orientale, jaugeant 12,080 tonnes nettes.

C'est là le plus gros chiffre de jauge nette pour les navires actuellement en service sur les lignes régulières passant par le Canal. La "Moldavia" dépasse de plus de 1,000 tonnes nettes la jauge des grands liners de la Commonwealth Government Line, de l'Orient S.N.C. et de la P. and O., affectés, comme lui, aux traversées sur l'Australie, et qui étaient jusqu'ici les plus gros navires réguliers passant par Suez.

Le classement, par tonnage net, des plus gros navires réguliers utilisant aujourd'hui la route de Suez s'établit ainsi qu'il suit :

	Tonnes.
"Moldavia," P. and O.	12,080
"Jervis Bay," C.G.L.	10,901
"Moreton Bay," C.G.L.	10,894
"Hobson's Bay," C.G.L.	10,893
"Larg's Bay," C.G.L.	10,867
"Espérance Bay," C.G.L.	10,842
"Ormonde," O.S.N.C.	10,768
"Narkunda," P. and O.	10,657
"Naldera," P. and O.	10,045

3. Par opposition, et à titre documentaire, on peut noter le transit sud-nord de l'"Azmeer," petit vapeur égyptien de 232 tonnes ; construit en 1878, et passé au Canal du nord au sud en 1879, il ne s'y était jamais représenté depuis.

L'"Azmeer" a quarante-quatre ans d'existence, et s'il n'est pas le plus vieux des navires actuellement à flot, du moins doit-il se classer parmi les plus anciens de ceux qui transitent au Canal.

4. L'ampleur exceptionnelle du trafic en manganèse, qui, en octobre, a atteint 139,000 tonnes—chiffre qui n'avait jamais été réalisé en un mois, même avant la guerre.

En quatre mois, le trafic du manganèse a triplé, et si l'activité est générale dans tous les centres exportateurs, c'est au départ de Calcutta qu'elle est le plus sensible.

Principales Provenances du Manganèse.

—	Juillet 1922.	Octobre 1922.
	Tonnes.	Tonnes.
Inde anglaise :		
Bombay	16,000	46,000
Marmagoa	5,000	14,000
Côte orientale	1,000	10,000
Calcutta	9,000	48,000
Autres ports indiens	1,000	..
Mer Rouge (Abou-Zenima)	13,000	20,000
Autres régions	..	1,000
	45,000	139,000

Le tableau ci-contre montre comment, depuis quelques mois, l'abondance de sucre, puis de manganèse a pu contrebalancer, dans le trafic sud-nord, la raréfaction très marquée des envois de blé, et celle, assez sensible, des passages de riz.

On y verra aussi combien la ligne représentant les importations d'huiles minérales continue à dominer l'ensemble du trafic de retour.

On peut encore mentionner le passage d'un vapeur chargé exclusivement de saumons du Japon (3,200 tonnes) ; c'est la première fois que l'expédition de ces poissons en conserve donne lieu à un chargement unique.

A signaler enfin le rapatriement, de Vladivostok à Dantzig (répartis sur deux paquebots japonais) de 296 petits orphelins polonais, demeurés à l'abandon en Sibérie et dont la Croix-Rouge japonaise a assuré le retour en Europe.

Le Chef du Secrétariat.

Paris, le 25 *novembre* 1922.

Enclosure 2 in No. 2.

Statement of Traffic through the Suez Canal for November 1922.

AVEC un tonnage net de 1,877,000 tonnes, en chiffre rond, le transit de novembre 1922 se classe au quatrième rang parmi les résultats mensuels les plus élevés qui aient été enregistrés jusqu'ici : il est inférieur de 14,000 tonnes seulement au chiffre-record obtenu en octobre 1914.

Les quatre plus forts Tonnages mensuels.

	Tonnes.
Octobre 1914	1,891,000*
Mars 1914	1,883,000
Janvier 1912	1,879,000
Novembre 1922	1,877,000

Les trois tonnages qui figurent en tête de cette liste ont été réalisés pendant des mois de trente et un jours, alors que novembre n'en compte que trente ; au point de vue de la moyenne journalière de transit, c'est novembre 1922 qui s'inscrit au premier rang, et devient ainsi, sous cet aspect particulier, le mois-record.

Les quatre Mois de plus fortes Moyennes journalières.

	Tonnes.
Novembre 1922	62,558
Octobre 1914	61,007
Mars 1914	60,760
Janvier 1912	60,613

Jamais jusqu'ici l'ensemble des navires transiteurs n'avait été de jauge nette moyenne aussi élevée que pendant le mois de novembre, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, où sont consignés les records successifs de la jauge moyenne.

Records successifs du Tonnage net moyen des Navires transités.

Année.	Tonnes.	1922.	Tonnes
1913	3,939	Janvier	4,642
1914	4,041	Février	4,697
1915	4,117	Mars	4,810
1920	4,383	Juin	4,831
1921	4,558	Octobre	4,891
		Novembre	4,939

Le mouvement nord-sud, qui a atteint en novembre 969,000 tonnes de jauge nette (soit 57 pour cent du transit total), n'avait jamais été aussi actif depuis le début de l'année.

Dans cette direction, on observe deux faits marquants :

Les expéditions de charbon vers l'au-delà de Suez accusent une recrudescence très accentuée, et ont triplé d'importance par rapport à celles d'octobre, qui avaient été, il est vrai, assez faibles :

Passage de Houille Nord-Sud.

	Tonnes-poids.
Septembre 1922	64,000
Octobre	52,000
Novembre	115,000

Le transit des navires sur lest témoigne également d'une reprise très sensible :

Transit sur Lest Nord-Sud.

	Tonnes nettes.
Juillet 1922	83,000
Août	93,000
Septembre	120,000
Octobre	125,000
Novembre	172,000

* Il est très possible que le record détenu par le mois d'octobre 1914 sera dépassé en décembre 1922.

Au cours des mois précédents, le transit sur lest n'était guère constitué que par des bateaux-citernes : en octobre, par exemple, les "tankers" vides représentaient 86 pour cent du tonnage lest total.

En novembre, ils ne figurent plus que pour 51 pour cent, et c'est sur les cargos ordinaires que commence à se manifester l'appel de tonnage vide. Kurrachee, qui depuis le début de l'exercice n'avait attiré aucun vapeur sur lest, en a fait passer six en novembre (24,000 tonnes) sans compter ceux, assez nombreux, qui, dirigés sur Aden "pour ordres," pourront avoir été réexpédiés sur le port indien.

Le trafic des marchandises a totalisé 1,736,000 tonnes-poids. En dehors de la reprise, déjà mentionnée, des envois de charbon, on peut signalé l'activité des passages de jute, qui atteignent 82,000 tonnes, chiffre supérieur à ceux réalisés depuis trois ans, ainsi que les très nombreux chargements de minerais (autres que le manganèse),* 62,000 tonnes, niveau qui n'avait pas encore été obtenu en un mois. Les cargaisons de minerai de zinc figurent dans ce total pour 31,000 tonnes, soit pour 50 pour cent.

A Signaler, en outre.

1. L'activité sans précédent du pavillon français, représenté par vingt-huit traversées et 132,000 tonnes de jauge, chiffre qui dépasse de 25,000 tonnes le record antérieur établi en décembre 1921.

Seize navires, jaugeant 88,000 tonnes, ont transité pour le compte des Messageries maritimes ; sur ce total, 65,000 tonnes appartiennent au trafic postal ; ce dernier chiffre est le plus élevé de l'espèce atteint par la compagnie française depuis l'armistice ; il correspond à 19 pour cent de l'ensemble du mouvement postal au Canal (contre 9 pour cent seulement en octobre).

2. Le premier passage du vapeur allemand "Emil Kirdorf," inaugurant, entre l'Allemagne et l'Extrême-Asie, le nouveau service créé par M. Hugo Stinnes.

3. Un chargement unique de 1,438 tonnes d'asphalte (produit assez rare dans le trafic du Canal), expédié de Minatitlan, port mexicain qui n'avait pas figuré jusqu'ici dans les provenances par nous observées.

Comparaison avec Novembre 1921.

A une augmentation de 82,000 tonnes-poids seulement dans les échanges de marchandises correspond un accroissement de 206,000 tonnes dans la jauge nette, et cela bien que le transit sur lest n'accuse, d'une année à l'autre, qu'une progression de 53,000 tonnes.

Par comparaison avec novembre 1921, la jauge nette moyenne ressort en augmentation de 310 tonnes : l'accroissement est beaucoup sensible (+ 516 tonnes) si l'on n'envisage que les postaux, lesquels transportent peu de marchandises.

Par ailleurs, les deux tableaux ci-après sont significatifs :

Nombre de Navires répartis par Tranches de Jauge nette.

—	Novembre 1921.	Novembre 1922.	Différence.
Jusqu'à 4,000 tonnes nettes ..	111	84	— 27
De 4,000 à 6,000	206	224	+ 18
6,000 et au-dessus	44	72	+ 28

Nombre de Cargaisons réparties par Tranches d'Importance.

—	Novembre 1921.	Novembre 1922.	Différence.
Jusqu'à 4,000 tonnes-poids ..	80	90	+ 10
De 4,000 à 8,000 ..	205	196	— 9
8,000 et au-dessus	29	36	+ 7

En d'autres termes, les petits navires diminuent et les petits chargements augmentent ; les unités de jauge intermédiaire sont sensiblement plus nombreuses et les

* Le manganèse est compté à part dans nos statistiques.

chargements moyens diminuent ; enfin, les gros bateaux sont beaucoup plus nombreux et les grosses cargaisons ne progressent pas dans la même proportion.

Aussi, pour les "cargos" chargés, le rapport de la marchandise à la jauge nette est-il tomé, en novembre, à 1·19 ; c'est la proportion la plus basse enregistrée depuis dix-huit mois.

Le Chef du Secrétariat.

Paris, le 26 décembre 1922.

[E 465/430/16] No. 3.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received January 11.)

(No. 5. Commercial. Confidential.)

Sir, *Cairo, January* 9, 1923.

IN continuation of my despatch No. 2, I have the honour to enclose copy of the observations made by the Administrator-Director of the Suez Canal Company upon the estimated expenditure for 1923, a table of which I enclosed in my previous despatch. This verbatim report was kindly furnished to me this morning, and it may serve as an explanatory note to the table whilst awaiting Mr. Anstruther's further remarks upon the same subject.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 3.

Verbatim Report of M. Bonnet's Observations on January 8, 1923, *on the Estimated Expenditure for* 1923.

LE projet de budget soumis au conseil comporte, pour le budget ordinaire, un ensemble de crédits s'élevant à 66,015,750 fr. Ce total est sensiblement égal à celui du budget de 1922 qui s'élevait à 65,471,150 fr. Il reste inférieur de 2,525,594 fr. aux dépenses effectives de 1921, dont on peut espérer que le montant ne sera plus ni dépassé ni même atteint, à moins que la dépréciation du franc venant à s'accentuer n'entraîne un nouveau relèvement du prix de toutes choses.

On prévoit que, tant par l'effet de la répartition des frais généraux que par la déduction de certaines dépenses qui doivent être supportées par le Gouvernement égyptien (forfaits de voirie et dépenses du Domaine commun), les dépenses effectives à la charge de l'exercice 1923 seront ramenées à 59,559,650 fr. D'après nos prévisions actuelles, les recettes de l'exercice 1922 doivent dépasser 300 millions. Il y a tout lieu de prévoir que les recettes de 1923 ne leur seront pas inférieures, et l'on peut déduire de ce rapprochement que l'ensemble des dépenses d'exploitation, y compris les charges sociales, atteindra tout au plus le cinquième ou 20 pour cent des recettes ordinaires. La situation de la compagnie peut donc être tenue pour enviable.

Dans l'ensemble des dépenses prévues au budget de 1923, les traitements, salaires et indemnités de toute sorte des employés, pilotes, contremaîtres et ouvriers, y compris les pensions et secours à la charge du budget, représentent 32,879,800 fr., soit un peu plus de la moitié des dépenses totales.

Les crédits prévus pour les travaux d'amélioration s'élèvent à 16,675,000 fr. Les crédits demandés en 1922 atteignaient 21,040,000 fr. Il y a donc une diminution importante. Mais, en présentant au conseil le budget de cet exercice, j'avais indiqué que ces crédits représentaient un maximum qui ne devait pas être et ne serait pas atteint. Dans les prévisions mêmes de 1923 on s'est attaché à observer une limite plus étroite, correspondant plus exactement aux possibilités réelles de dépense.

Un dernier chiffre peut être indiqué au conseil. Il ne figure pas dans la récapitulation générale placée sous ses yeux parce qu'il correspond seulement à une avance à faire par la compagnie, non à une charge lui incombant : c'est le chiffre des impôts à payer pour le compte des porteurs de titres de la compagnie. Il s'élève à 14,335,700 fr. Si élevé que soit aujourd'hui le budget des recettes de l'État, ce chiffre en représente une fraction appréciable, une fraction sensiblement proportionnelle à celle que le même rapprochement faisait ressortir avant la guerre.

[E 1351/430/16] No. 4.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received February 2.)

(No. 9. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, February* 1, 1923.

SINCE I have held my present post it has never been my good fortune to transmit to the Foreign Office a more satisfactory report from the Suez Canal Company than that which I now enclose. It shows record statistics for the month of December last, and a summary of traffic through the Canal during the year 1922, which, from every point of view, must be considered most encouraging.

I should be grateful if a copy of this document might be forwarded to the Board of Trade, for which Department it should have an especial interest.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure 1 in No. 4.

Renseignements sur le Trafic, Décembre 1922.

EXCEPTIONNELLEMENT brillant, décembre a été le mois des records.

Pour la première fois dans l'histoire du Canal, le tonnage net global transité en un mois a dépassé le cap des 2 millions de tonnes ; en atteignant 2,026,000 tonnes, il est supérieur de 135,000 tonnes au chiffre mensuel le plus élevé précédemment réalisé (en octobre 1914).

Le pavillon anglais, en reprise ininterrompue depuis six mois, totalise 1,346,000 tonnes (soit 66 pour cent de l'ensemble) ; ce tonnage n'a été dépassé que deux fois : en octobre et décembre 1914 (c'est-à-dire dans des circonstances tout-à-fait anormales) ; il est supérieur de 342,000 tonnes à la moyenne mensuelle anglaise de 1913.

La part des bateaux-citernes a été plus forte que jamais : cinquante-quatre traversées et 248,000 tonnes nettes.

Les navires en provenance d'Australie s'inscrivent pour 211,000 tonnes, chiffre qui n'a été dépassé qu'une seule fois (en janvier 1912, 215,000 tonnes) ; il est supérieur à celui fourni par les vapeurs venant de Chine et du Japon, et équivaut à la moitié du mouvement originaire de toute l'Inde anglaise.

Les bateaux du trafic sud–nord dirigés vers les États-Unis représentent 130,000 tonnes ; une seule fois, en octobre 1920, un chiffre supérieur avait été enregistré (146,000 tonnes).

Les échanges de marchandises ont atteint 2,060,000 tonnes, niveau qui n'avait pas été réalisé depuis juillet 1914.

C'est du sud au nord que l'activité des passages a été tout à fait remarquable ; ce mouvement s'est chiffré par 1,396,000 tonnes, total en excédent de près de 100,000 tonnes sur la moyenne mensuelle des marchandises sud–nord au cours de l'année-record 1912. Cinq fois seulement nous avons eu à consigner des totaux supérieurs dans cette direction : c'était avant la guerre, époque d'ailleurs où l'exactitude de nos chiffres pouvait prêter à caution.

Tous les trafics ont été abondamment représentés, mais il faut citer tout spécialement celui des huiles minérales sud–nord qui, avec un total de 220,000 tonnes, dépasse de 17,000 tonnes le précédent record mensuel établi en juillet 1922.

Le chef du Secrétariat.

Paris, le 24 janvier 1923.

Enclosure 2 in No. 4.

Rapport sur le Trafic du Canal en 1922.

LE tonnage net de l'exercice écoulé (20,743,000 tonnes) constitue le chiffre le plus élevé qui ait jamais été enregistré en une année : il est en augmentation de 2,624,000 tonnes, ou de 14 pour cent, sur les résultats de 1921.

Par comparaison avec 1912, qui réalisait le précédent record annuel, il ressort en accroissement de 468,000 tonnes, et c'est seulement au cours des deux derniers mois que cette avance a été acquise, puis consolidée :

—	1912.	1922.	Différence en 1922.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
10 mois	16,974,000	16,840,000	— 134,000
11 „	18,610,000	18,717,000	+ 107,000
12 „	20,275,000	20,743,000	+ 468,000

A noter que le record de 1912 a été battu, bien que l'on ait compté, l'année dernière, 1,028 traversées de moins ; c'est qu'en dix ans les dimensions des navires se sont grandement développées, la jauge nette moyenne ayant ainsi progressé au Canal de plus de 1,000 tonnes :

—	1912.	1922.	Différence en 1922.
Nombre de navires ..	5,373	4,345	— 1,028
Tonnage net	20,275,000 tonnes	20,743,000 tonnes	+ 468,000 tonnes.
Jauge moyenne	3,773 „	4,774 „	+ 1,001 „

Catégories de Navigation.

Si l'on décompose le transit—non pas en navigation libre et navigation d'État (discrimination qui perd de plus en plus de son intérêt)—mais par genre d'opérations effectuées, on peut juxtaposer comme suit les résultats de 1921 et de 1922 :

(Milliers de tonnes de jauge.)

—	1921.	1922.	Différence en 1922.
Navires chargés :			
Opérations commerciales ..	12,910	15,095	+ 2,185
Opérations militaires	417	378	— 39
Navires sur lest	1,525	1,343	— 182
Postaux	3,198	3,858	+ 660
Unités de combat	69	69	..
Ensemble	18,119	20,743	+ 2,624

L'augmentation est donc la conséquence d'une véritable reprise dans les relations commerciales et régulières viâ Suez.

Navigation postale.

L'augmentation de 660,000 tonnes porte sur tous les pavillons, mais il faut constater que cette catégorie du transit, si intéressante par son caractère de régularité, est encore en diminution de 1,027,000 tonnes sur les chiffres correspondants d'avant-guerre.

Pour les lignes anglaises (+ 243,000 tonnes), l'accroissement provient surtout du fait que la Commonwealth Government Line, qui n'avait pas encore fait passer de navires à titre postal en 1921, figure, l'année dernière, dans cette catégorie pour dix-sept traversées et 178,000 tonnes. Les services français sont en augmentation de 139,000 tonnes ; les transports maritimes postaux gérés en 1921 par le Gouvernement (98,000 tonnes) ont disparu, et les Messageries maritimes figurent en 1922 pour 517,000 tonnes, contre 295,000 tonnes en 1921, soit une progression de 222,000 tonnes. Les lignes italiennes et japonaises accusent des augmentations respectives de 100,000 tonnes et 60,000 tonnes ; enfin les services postaux allemands, qui, n'avaient pas encore été rétablis en 1921, s'inscrivent en 1922 pour 43,000 tonnes.

Navigation commerciale.

Dans son ensemble (navires chargés et sur lest), la navigation commerciale (non postale) est en augmentation de 2,003,000 tonnes sur l'exercice 1921.

La première constatation frappante est que cet accroissement résulte, pour 694,000 tonnes ou 34 pour cent, de la présence de plus en plus nombreuse des bateaux-citernes :

(En milliers de tonnes nettes.)

Années.	Tonnage net total au Canal.	Part des Bateaux-citernes.	Pourcentage des "Tankers."
1913	20,034	489	2·4
1920	17,575	1,049	5·9
1921	18,119	1,676	9·2
1922	20,743	2,370	11·4

C'est surtout dans la part du transit total due aux navires sur lest que le rôle joué par les bateaux-citernes s'est le plus accentué :

TRANSIT sur Lest Nord-Sud.

(En milliers de tonnes nettes.)

Années.	Total du Lest Nord-Sud.	Bateaux-citernes sur Lest.	Pourcentage des "Tankers" vides.
1913	840	114	13
1920	1,757	365	20
1921	1,473	752	51
1922	1,283	985	76

Répartition du Tonnage par Régions au delà de Suez.

Pour les principales régions situées au delà du Canal, la comparaison est la suivante (deux sens du trafic réunis) :

(En milliers de tonnes nettes.)

Années.	Inde anglaise.	Chine, Japon.	Australie.	Indes néerlandaises.	Perse.
1913	9,099	3,702	1,988	1,781	296
1920	6,739	3,314	1,359	2,309	666
1921	6,588	3,399	2,097	2,283	1,253
1922	7,787	4,016	2,406	2,357	1,956

Les relations avec l'Inde anglaise fournissent toujours le total le plus important (44 pour cent en 1913 et 37 pour cent en 1922), mais elles sont encore bien loin d'avoir retrouvé leur ampleur d'avant-guerre.

Le mouvement n'avait jamais atteint 4 millions de tonnes avec la Chine et le Japon ; avec les Indes néerlandaises il est en excellente posture ; avec la Perse les relations sont sept fois plus importantes qu'en 1913, du fait de l'extraordinaire développement des envois d'huiles minérales d'Abadan.

Quant au trafic avec l'Australie, le chiffre de 1922 est le plus élevé qui ait été réalisé dans une année normale ; ce n'est qu'en 1919 qu'on trouve un chiffre supérieur, de très nombreux rapatriements de troupes d'Angleterre en Australie ayant eu lieu cette année-là :

RELATIONS avec l'Australie.

(Milliers de tonnes nettes.)

Années.	Europe-Australie.	Australie-Europe.	Total.
1912	604	1,319	1,923
1913	621	1,367	1,988
1919	1,275	1,320	2,595
1920	589	770	1,359
1921	739	1,358	2,097
1922	735	1,671	2,406

Il est à remarquer que ce développement de tonnage, qui ne porte que sur le mouvement d'Australie en Europe, se produit une année où l'on enregistre une diminution très sensible des exportations de blé australien (— 442,000 tonnes-poids) et l'absence d'envois de charbons vers l'Europe (78,000 tonnes en 1921).

Cet accroissement est dû en partie à la bonne saison lainière, aux nombreuses expéditions de zinc, mais surtout à l'entrée en compétition, sur la ligne Australie–Europe, de nombreuses unités appartenant à deux entreprises de navigation à l'intérêt directement australien : la Commonwealth Government Line (50,000 tonnes en 1921 et 200,000 tonnes en 1922) et la Commonwealth and Dominion Line (25,000 tonnes en 1921 et 200,000 tonnes en 1922), soit, pour la direction Australie–Europe seule, une augmentation globale de 325,000 tonnes.

Répartition du Tonnage net par Pavillons.

Les trois quarts de l'accroissement total du transit sont imputables au pavillon anglais, passé de 11,397,000 tonnes en 1921 à 13,381,000 tonnes en 1922, soit une augmentation de 1,984,000 tonnes ; le pavillon britannique représente 64 pour cent du mouvement total au Canal, contre 63 pour cent en 1921.

Le tonnage hollandais se classe au second rang, comme déjà en 1921, et ressort en accroissement de 130,000 tonnes ; les navires japonais, qui occupaient la troisième place en 1921, ont rétrogradé de 113,000 tonnes, et perdent le troisième rang, qui revient au pavillon français, en augmentation, lui, de 31,000 tonnes.

A noter tout particulièrement la reprise du pavillon allemand qui ne figurait qu'au dixième rang en 1921 et qui occupe la sixième place en 1922, avec une progression de 563,000 tonnes d'une année à l'autre :

(En milliers de tonnes nettes.)

Années.	Allemand.	Hollandais.	Français.	Japonais.	Italien.	Américain.
1913	3,352	1,287	928	344	291	7
1919	..	755	475	1,450	317	168
1920	15	1,426	775	1,601	606	724
1921	171	2,032	968	1,042	934	672
1922	734	2,162	999	929	856	669

Pavillon anglais.

1913	12,052
1919	11,355
1920	10,839
1921	11,397
1922	13,381

C'est au cours de l'exercice 1922 que les pavillons anglais, hollandais, français ont établi leurs chiffres annuels les plus élevés ; tel est aussi le cas pour les pavillons norvégien et suédois.

Le Trafic des Marchandises.

Les échanges de marchandises ont atteint 21,360,000 tonnes, en augmentation de 3,851,000 tonnes sur 1921, soit de 18 pour cent pour l'année dernière ; l'accroissement par rapport à l'année précédente a donc été plus marqué, en pourcentage, dans le trafic marchandises (18 pour cent) que dans le tonnage net transité (14 pour cent).

Le résultat réalisé reste encore inférieur de 4,416,000 tonnes au chiffre-record de 1913.

Trafic des Marchandises.

(Milliers de tonnes-poids.)

Années.	Nord–Sud.	Sud–Nord.	Total.
1913	11,320	14,456	25,776 (record)
1920	6,318	10,729	17,047
1921	6,576	10,933	17,509
1922	8,192	13,168	21,360

Du nord au sud (augmentation de 1,616,000 tonnes), le tiers de l'accroissement, comparativement à 1921, porte sur les envois de charbon (+ 542,000 tonnes) ; le total atteint (1,664,000 tonnes) n'avait jamais été réalisé antérieurement. Il est juste d'ajouter que cette période de grande activité dans les expéditions de houille succède à deux années et demie où ce commerce avait été particulièrement paralysé :

Exportations de Charbon Nord–Sud viâ Suez.

	Tonnes.
1er semestre, 1919...	94,000
2e „ „	148,000
1er „ 1920...	56,000
2e „ „	62,000
1er „ 1921...	296,000
2e „ „	826,000
1er „ 1922...	1,070,000
2e „ „	594,000

Toutes les autres sorties sont également en augmentation : métaux et machinerie (+ 274,000 tonnes), tissus (+ 106,000 tonnes), matériel de chemin de fer (+ 93,000 tonnes), &c.

Au retour (+ 2,235,000 tonnes), le classement a subi, d'une année à l'autre, plusieurs modifications.

Le blé, qui figurait en tête de liste en 1921 avec 1,762,000 tonnes, a diminué de 798,000 tonnes, et passe au deuxième rang ; les envois d'Australie accusent une rétrogradation de 441,000 tonnes, ceux de l'Inde sont en resserrement de 186,000 tonnes (leur reprise ne date que de novembre 1922, et ne se fait pas sentir de façon appréciable dans le chiffre annuel).

Les huiles minérales, au contraire, représentées par le total énorme de 2,002,000 tonnes, sont en accroissement de 689,000 tonnes, et passent de la seconde à la première place ; elles correspondent à 15 pour cent du mouvement total sud–nord au Canal, contre 12 pour cent l'année précédente.

Avec un chiffre de 946,000 tonnes, le riz est en perte de 146,000 tonnes, et recule de la troisième place à la quatrième.

Le manganèse reste au cinquième rang, mais il a progressé de 50 pour cent d'une année à l'autre (940,000 tonnes contre 632,000).

Sont encore en augmentation les minerais (autres que le manganèse) + 289,000 tonnes, du fait notamment des plus nombreux envois de zinc (+ 194,000 tonnes) ; la laine (+ 183,000 tonnes), le jute (+ 175,000 tonnes), &c.

En 1921, on ne trouvait dans le trafic sud–nord que cinq produits qui totalisassent chacun plus de 500,000 tonnes ; on en compte neuf en 1922.

D'autre part, sur les cinq produits de 1921, chacun des quatre premiers totaux n'était séparé du total suivant que par quelques centaines de mille tonnes ; en 1922, au contraire, la situation des huiles minérales s'est faite tout à fait prédominante, et l'écart qui les sépare des produits inscrits à la suite est de plus d'un million de tonnes, alors qu'il n'est que de quelques milliers de tonnes entre les rubriques qui occupent les deuxième, quatrième et cinquième places.

C'est ce que nous avons essayé de mettre en lumière dans le tableau suivant :

Importance relative des principaux Produits Sud–Nord.

(En milliers de tonnes.)

—	1921.		1922.	
Au-dessus de 2 millions de tonnes	.. ..		Huiles minérales ..	2,002
De 1 million à 2 millions de tonnes	Blé	1,762		
	Huiles minérales ..	1,313		
	Riz ..	1,092		
De 500,000 tonnes à 1,000,000 de tonnes	Coprah	636	Blé	964
	Manganèse ..	632	Graines oléagineuses	960
			Riz	946
			Manganèse ..	940
			Coprah	728
			Jute	585
			Minerais divers ..	506
			Sucre .. .	501

Constatons enfin qu'au cours de l'exercice 1922, cinq grands produits ont atteint au Canal leur chiffre annuel record. Ce sont :

	Tonnes.
Les huiles minérales (sud–nord) ... ... avec	2,002,000
charbon (nord–sud)	1,664,000
manganèse	940,000
coprah	728,000
gunnies	348,000

[**E 2495/430/16**] No. 5.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received March* 6.)

(No. 11. Commercial. Confidential.)

Sir, 10, *Place Édouard-VII, Paris, March* 5, 1923.

I HAVE the honour to enclose herewith a table of traffic statistics through the Suez Canal for the month of January 1923. These were handed to me this morning by the secretary-general of the company.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 5.

Table of Traffic Statistics for January 1923.

LE mouvement maritime au Canal en janvier de cette année (1,910,000 tonnes nettes) présente un resserrement de 116,000 tonnes sur le chiffre-record du mois précédent ; il reste cependant très élevé, pareil total n'ayant jamais été réalisé antérieurement à décembre.

En décembre, le transit sud–nord avait été beaucoup plus actif que le mouvement de sortie ; en janvier, c'est l'inverse qui s'est produit :

—	Tonnage net.		
	Décembre 1922.	Janvier 1923.	Différences.
Nord–sud	838,000	981,000	+ 143,000
Sud–nord	1,188,000	929,000	— 259,000
Ensemble ..	2,026,000	1,910,000	— 116,000

Une décomposition analogue du trafic des marchandises montre que si à la diminution, en janvier, du tonnage de jauge sud–nord correspond effectivement une raréfaction dans les chargements entrés par Suez, à la sortie, au contraire, l'augmentation de 143,000 tonnes nettes coïncide avec une légère réduction des cargaisons exportées :

Trafic des Marchandises.

—	Décembre 1922.	Janvier 1923.	Différences.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Nord–sud	664,000	656,000	— 8,000
Sud–nord	1,396,000	1,155,000	— 241,000
Ensemble ..	2,060,000	1,811,000	— 249,000

C'est qu'en effet la navigation sur lest (qui se manifeste, on le sait, presque uniquement du nord au sud) a été extrêmement abondante en janvier ; elle a atteint

249,000 tonnes de jauge, chiffre qui n'avait jamais été enregistré avant la guerre, et qui, depuis l'armistice, n'a été dépassé que quatre fois (en 1919).

Progression du Tonnage sur Lest depuis l'Été de 1922.

	Tonnes.
Juillet 1922	88,000
Août „	102,000
Septembre „	121,000
Octobre „	133,000
Novembre „	172,000
Décembre „	173,000
Janvier 1923	249,000

Tonnage sur Lest Nord–Sud.

A ne considérer, dans l'ensemble de cette navigation sur lest, que la part nord–sud (la seule intéressante, répétons-le), on pourra constater, d'après le graphique ci-contre, que malgré un certain appel de cargos vides vers l'Inde anglaise et vers les ports à ordres, tels qu'Aden, Périm, Colombo et Singapour, c'est surtout au mouvement sans précédent des bateaux-citernes vides qu'est imputable, en janvier, l'accroissement de cette catégorie du transit.

Trafic des Marchandises.

A la sortie, on remarque, par rapport à décembre, un certain développement dans les envois de produits manufacturés (métaux et machinerie + 23,000 tonnes) et de matériel de chemin de fer (+ 13,000 tonnes), mais un resserrement assez marqué dans les expéditions de produits bruts (charbon — 31,000 tonnes, sel — 22,000 tonnes, pétrole — 16,000 tonnes).

Aucun chargement unique de houille anglaise n'est passé au Canal du 18 au 31 janvier, et le total du mois en charbon de cette origine est particulièrement peu élevé (59,000 tonnes, contre 148,000 tonnes en janvier 1922). Ce résultat peut surprendre, au moment où les statistiques officielles du Gouvernement britannique font ressortir qu'en janvier 1923 les expéditions vers tous pays de combustible anglais ont subi une hausse de près de 6 millions de tonnes par rapport à janvier 1922. Il n'est pas impossible que les événements qui se préparaient dans la Ruhr soient pour quelque chose dans cette constatation.

Au retour, presque tous les grands groupements de marchandises accusent des diminutions sur décembre.

Malgré un chiffre d'orge intéressant (35,000 tonnes), le commerce des céréales se présente en recul de 66,000 tonnes, dont 61,000 tonnes imputables au riz.

Le trafic des textiles a rétrogradé de 49,000 tonnes, notamment par suite du moins grand nombre des cargaisons de jute.

Les passages d'huiles minérales s'inscrivent en moins-value de 49,000 tonnes également, mais ce n'est là, à vrai dire, qu'un ralentissement tout accidentel ; le chiffre extrêmement élevé des bateaux-citernes transités à vide du nord au sud laisse prévoir que les chargements liquides auront en février une ampleur peut-être inconnue jusqu'ici.

Dans le groupe des oléagineux, seule est à noter l'importance des envois de fèves de soya : 54,000 tonnes ; ce niveau, qui n'avait pas été atteint depuis dix ans, est supérieur de 17,900 tonnes à la moyenne mensuelle de l'exercice 1910, pendant lequel les soya beans avaient réalisé leur total annuel le plus élevé.

A Signaler encore en Janvier.

1. L'importance sans précédent des passages de bateaux-citernes : cinquante-neuf navires, chargés ou sur lest, et 265,000 tonnes de jauge, soit près de 14 pour cent du transit total viâ Suez. A remarquer la traversée, dans cette catégorie spéciale, d'un bateau italien, le premier "tanker" transité sous ce pavillon.

2. L'apparition du pavillon finlandais, avec deux vapeurs sur lest, d'ensemble 7,000 tonnes de jauge nette.

3. Le chiffre élevé de la jauge nette moyenne des postaux, qui, pour la première fois, a dépassé 6,000 tonnes :

	Tonnes.
Juillet 1922	5,126
Août „	5,546
Septembre „	5,497
Octobre „	5,873
Novembre „	5,824
Décembre „	5,371
Janvier 1923	6,077

Le Norddeutscher-Lloyd a repris son service postal d'avant-guerre sur l'Extrême-Orient.

Comparaison avec Janvier 1922.

Le tonnage net ressort en accroissement de 299,000 tonnes, dont 182,000 tonnes, ou 60 pour cent, à l'actif de la navigation sur lest.

Le trafic des marchandises, beaucoup plus actif au retour (274,000 tonnes), mais sensiblement moins intense à l'aller (— 106,000 tonnes), accuse en définitive une augmentation de 168,000 tonnes.

Les différences principales sont les suivantes : Houille — 85,000 tonnes, sel — 26,000 tonnes, riz + 32,000 tonnes, graines oléagineuses + 31,000 tonnes, orge + 31,000 tonnes, minerais + 30,000 tonnes, blé + 29,000 tonnes, fèves de soya + 26,000 tonnes.

Le Chef du Secrétariat.

Paris, le 24 février 1923.

[E 2700/430/16] No. 6.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received March 13.)

(No. 12. Commercial. Confidential.)

Paris, March 12, 1923.

Sir,

I HAVE the honour to transmit to you herewith important statistical tables of traffic through the Suez Canal, and of other matters connected therewith, for the year 1922.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 6.

Tableaux statistiques pour l'Année 1922.

1. Mouvement maritime et recettes mensuelles du transit.
2. Mouvement maritime divisé par pavillons.
3. Proportion pour cent du nombre des navires, du gross et du net tonnage, des divers pavillons ayant fréquenté le Canal.
4. Mouvement maritime divisé par catégories et pavillons.
5. Mouvement maritime et recettes du transit : tonnage net moyen.
6. Moyenne mensuelle de la durée du séjour total dans le Canal des navires ayant transité.
7. Décomposition du mouvement maritime par rapport au tirant d'eau des navires.
8. Passagers classés par catégories.
9. Tonnage net par pavillons.
10. Tonnage net des principales lignes de navigation dans le Canal.
11. Nombre de passagers ayant transité par le Canal de Suez.
12. Renseignements divers.

---

1. *Mouvement maritime et Recettes mensuelles du Transit.*

Month.	Vessels.	Gross Tonnage.	Net Tonnage.	Transit Receipts.
Janvier	347	2,234,098	1,610,849	13,097,653
Février	326	2,109,971	1,531,362	12,840,315
Mars	385	2,562,313	1,852,110	15,007,272
Avril	369	2,388,257	1,732,989	13,993,283
Mai	387	2,516,921	1,832,355	14,622,229
Juin	316	2,116,752	1,527,721	12,178,620
Juillet	352	2,205,633	1,598,364	12,869,249
Août	357	2,347,713	1,708,188	13,654,627
Septembre	342	2,234,214	1,622,343	12,941,562
Octobre	373	2,513,781	1,824,442	14,660,485
Novembre	380	2,603,223	1,876,761	14,907,790
Décembre	411	2,778,046	2,025,761	16,083,452
	4,345	28,610,922	20,743,245	166,856,537

2. *Tonnage par pavillons.*

Flag.	Vessels.	Gross Tonnage.	Net Tonnage.
Allemand	149	1,031,424	735,129
Américain	137	892,528	668,213
Britannique	2,736	18,423,942	13,382,710
Chinois	2	10,922	7,604
Danois	61	368,911	279,838
Égyptien	5	9,001	7,043
Espagnol	16	65,049	46,437
Français	215	1,466,121	996,875
Hellénique	10	42,458	31,929
Italien	225	1,189,359	858,011
Japonais	170	1,268,491	928,386
Néerlandais	455	2,984,013	2,161,471
Norvégien	79	410,458	308,711
Russe	12*	60,080	40,938
Suédois	55	325,566	242,413
Syrien	6	6,624	3,828
Yougoslave	12	55,975	43,709
	4,345	28,610,922	20,743,245

* Tous affrétés par la Compagnie des Messageries Maritimes.

3. *Proportion pour cent du Nombre des Navires, du gross et du net Tonnage.*

Flag.	Percentage Vessels.	Percentage Gross Tonnage.	Percentage Net Tonnage.
Allemand	3·4	3·6	3·6
Américain	3·2	3·1	3·2
Britannique	63·	64·4	64·5
Chinois	(0·05)	(0·04)	(0·04)
Danois	1·4	1·3	1·4
Égyptien	0·1	(0·03)	(0·03)
Espagnol	0·4	0·2	0·2
Français	4·9	5·1	4·8
Hellénique	0·2	0·2	0·2
Italien	5·2	4·2	4·1
Japonais	3·9	4·5	4·5
Néerlandais	10·5	10·4	10·4
Norvégien	1·8	1·5	1·5
Russe	0·3	0·2	0·2
Suédois	1·3	1·1	1·2
Syrien	0·1	(0·02)	(0·02)
Yougoslave	0·3	0·2	0·2
	100·0	100·0	100·0

4. *Mouvement maritime par Catégories et Pavillons.*

Flag.	Merchant Vessels.		Government Chartered Vessels.		Warships and Transports.		Mail Steamers.		Merchant Vessels in Ballast.		Totals.	
	No.	Net Tonnage.	No.	Net Tonnage.	No.	Net Tonnage.	No.	Net Tonnage.	No.	Net Tonnage.	No.	Net Tonnage.
Allemand	140	692,701	..	..	..	..	9	42,428	..	..	149	735,129
Américain	64	356,908	..	..	..	..	..	..	8	45,436	137	668,213
Britannique	2,009	9,729,993	56	292,153	65	265,869	207	1,360,444	223	902,632	2,736	13,382,710
Chinois	2	7,604	..	..	..	..	..	..	..	..	2	7,604
Danois	34	147,345	..	..	241	1,097,218	26	130,331	1	2,162	61	279,838
Egyptien	4	6,768	..	..	..	..	..	..	1	275	5	7,043
Espagnol	1	3,616	..	..	..	..	14	39,204	1	3,617	16	46,437
Français	97	455,035	..	..	12	18,702	99	500,341	7	22,797	215	996,875
Hellénique	6	22,313	..	..	..	..	..	..	4	9,616	10	31,929
Italien	65	245,013	48	215,287	17	56,048	84	308,707	11	32,956	225	858,011
Japonais	105	525,948	..	..	2	6,552	62	394,184	1	1,702	170	928,386
Néerlandais	313	1,475,483	..	..	1	1,793	120	626,111	21	58,084	455	2,161,471
Norvégien	76	299,239	..	..	..	..	..	..	3	9,472	79	308,711
Russe	..	..	..	..	..	..	12*	40,938	..	..	12	40,938
Suédois	52	234,279	..	..	..	..	1	4,800	1	1,835	55	242,413
Syrien	3	1,914	..	..	..	..	..	..	3	1,914	6	3,828
Yougoslave ..	12	43,709	..	..	..	..	..	..	..	..	12	43,709
	2,983	14,247,838	104	507,740	339	1,447,681	634	3,447,488	285	1,092,498	4,345	20,743,245

* Tous affrétés par la Compagnie des Messageries maritimes.

5. *Mouvement maritime et Recettes du Transit : Tonnage net moyen.*

Nombre de Traversées.	Tonnage brut.	Tonnage net.	Droits de Transit (par tonne).	Recettes du Transit.	Tonnage net moyen par Navire.
4,345	28,610,922	20,743,245	Loaded vessels .. .. 8·00 fr. Vessels in ballast .. 5·50 fr.	166,856,537	4,774

6. *Durée du Séjour total dans le Canal.*

Month.	Mean Duration of Passage.					
	For Vessels Navigating by Night as well as by Day.		For Vessels Navigating by Day only.		For all Vessels.	
	Number of Vessels.	Duration.	Number of Vessels.	Duration.	Number of Vessels.	Duration.
		H. M.		H. M.		H. M.
Janvier	317	15 40	30	32 52	347	17 9
Février	307	15 20	19	22 42	326	15 46
Mars	367	15 10	18	26 19	385	15 41
Avril	339	15 57	30	22 28	369	16 29
Mai	341	14 54	46	18 9	387	15 17
Juin	289	14 32	27	19 19	316	14 56
Juillet	315	14 20	37	19 54	352	14 55
Août	328	14 9	29	22 15	357	14 49
Septembre	310	14 31	32	21 4	342	15 8
Octobre	343	14 53	30	27 18	373	15 53
Novembre	362	14 33	18	29 6	380	15 15
Décembre	381	14 54	30	27 58	411	15 51
Totaux et durées moyennes ..	3,999	14 55	346	23 35	4,345	15 36

7. *Tirant d'Eau.*

—	Nombre de Navires d'un Tirant d'Eau.					Totaux.	Observations.
	Inférieur ou égal à 8m. 53 (28p.).	Supérieur à 8m. 53 (28p.).					
		De 8m. 54 à 8m. 84 (29p.).	De 8m. 85 à 9m. 14 (30p.).	De 9m. 15 à 9m. 45 (31p.)*	Total.		
Répartition	4,232	84	24	5	113	4,345	
Proportion pour cent	97·4	1·9	0·6	0·1	2·6	..	

* Maximum autorisé, 9m. 45.

8. *État des Passagers par Catégories et Nationalités.*

Classification.	Outward Bound.	Homeward Bound.	Totals.
Militaires—			
Britanniques	29,237	37,513	66,750
Français	10,912	7,102	18,014
Italiens	5,069	6,920	11,989
Japonais	..	54	54
Néerlandais	475	471	946
Tchécoslovaques	..	847	847
Total des Militaires	45,693	52,907	98,600
Civils	91,416	78,568	169,984
Spéciaux	1,487	4,960	6,447
	138,596	136,435	275,031

9. *Tonnage net par pavillons.* — En milliers de tonnes.

Britannique	13,383
Néerlandais	2,161
Français	997
Japonais	928
Italien	858
Allemand	735
Américain	668
Divers	1,013
Total	20,743

10. *Tonnage net : Répartition par Armateurs principaux.*

Names of Shipping Lines.	Tons.	Tons.
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company	1,285,000	
British India Steam Navigation Company	689,000	
Edward Hain and Son and Mercantile Steamship Company	285,000	
Federal Steam Navigation Company	26,000	
Jas. Nourse (Limited)	24,000	
New Zealand Shipping Company	16,000	
Union Steamship Company of New Zealand	7,000	
		2,332,000
Ellerman Lines—		
Hall Line	710,000	
City Line	451,000	
Bucknall Lines	231,000	
Wilson Line	59,000	
Graham Smith	5,000	
		1,456,000
Alfred Holt and Co. (Ocean Steamship Company, China Mutual Steam Navigation Company)		1,406,000
Gouvernement britannique		1,098,000
British Tanker Company		997,000
Stoomvaart Maatschappij Nederland		81 ',000
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha		668,000
Rotterdamsche Lloyd		624,000
Thos. and Jno. Brooklebank		616,000
Compagnie des Messageries maritimes		587,000
Clan Line		556,000
Anglo-Saxon Petroleum Company		419,000
Bibby Bros. and Co.		379,000
Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij		357,000
D.D.G. Hansa		332,000
Glen Line (Limited)		325,000
Orient Steam Navigation Company		306,000
P. Henderson and Co.		304,000
Gouvernement des États-Unis		266,000
Lloyd Triestino		224,000
T. and J. Harrison (Charente Steamship Company)		221,000
Est-Asiatique danois		203,000

11. *Nombre de Passagers ayant transité par le Canal de Suez.*

Militaires	98,600
Civils	169,984
Spéciaux	6,447
Total des passagers sur navires	275,031

12. *Renseignements divers.*

1. 23 traversées ont été effectuées par des navires d'un tirant d'eau supérieur à 8 mètres 53 (28 p.) et ayant plus de 150 mètres de longueur et plus de 18 mètres de largeur.

2. 339 navires ont transité pour la première fois, dont 58 navires d'État.

[E 3634/430/16] No. 7.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received April 10.)

(No. 15. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, April 9, 1923.*

I HAVE the honour to inform you that, at the last meeting of the Committee of Management of the Suez Canal Company, we were informed that the tonnage and the receipts for the month of March constituted a record in the history of the company.

During that month no less than 2,159,000 tons of shipping passed through the Canal, the receipts amounting to 16,380,000 fr.

It is further interesting to note that in the year 1913 (the last normal year before the war), the traffic receipts from the 1st January to the 4th April amounted to 34,000,000 fr. During the same period in 1923 we received 46,830,000 fr.

I hope that this information may be of interest to His Majesty's Treasury.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 3668/430/16] No. 8.

Sir I. Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(Received April 11.)

(No. 16. Commercial. Confidential.)

My Lord, *Paris, April 9, 1923.*

I HAVE the honour to transmit herewith a detailed statement of the traffic through the Suez Canal for the month of February 1923, in the hope that it may be of interest to the Board of Trade.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 8.

Statement of Traffic through the Suez Canal for February 1923.

PAR le seul fait qu'il ne compte que vingt-huit jours, le mois de février totalise presque tous les ans des chiffres de tonnage sensiblement inférieurs à ceux de janvier : depuis 1900, l'inverse ne s'est produit que quatre fois.

Cette année, on constate en février, par rapport à janvier, des diminutions de 184,000 tonnes nettes et de 57,000 tonnes de marchandises :

—	Janvier.	Février.
	Tonnes.	Tonnes.
Jauge nette	1,909,000	1,725,000
Marchandises	1,811,000	1,754,000

Pour la raison indiquée plus haut, les diminutions enregistrées n'ont pas la signification d'un recul de l'activité du transit. Et, en effet, si l'on examine la moyenne quotidienne du mouvement, on observe qu'en février elle a, par rapport à janvier, un peu progressé pour le tonnage taxé, et s'est manifestement accrue pour le trafic marchandises :

Moyennes journalières

—	Janvier.	Février.	Différences.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Tonnage net	61,597	61,623	+ 26
Marchandises	58,426	62,657	+ 4,231

La navigation sur lest, qui avait atteint en janvier le niveau remarquable de 249,000 tonnes, ne s'y est pas maintenue et ne figure en février que pour 143,000 tonnes, soit un recul de 106,000 tonnes.

La presque totalité de ce resserrement (98,000 tonnes) du transit sur lest provient d'un ralentissement marqué dans les passages de bateaux-citernes vides.

La catégorie spéciale des bateaux-citernes a donné, d'ailleurs, en février, des résultats assez décevants : tandis que les passages si nombreux de "tankers" vides du nord au sud en janvier laissaient espérer, pour février, un mouvement de retour très important, celui-ci a été, au contraire, très inférieur à celui des mois précédents :

TRANSIT sud–nord des Bateaux-Citernes chargés.

		Tonnes nettes.
Juillet 1922	27 trav.	124,000
Août	23 „	97,000
Septembre	26 „	113,000
Octobre	24 „	109,000
Novembre	23 „	99,000
Décembre	29 „	128,000
Janvier 1923	24 „	102,000
Février	19 „	88,000

Les expéditions de Perse ont été aussi abondantes qu'en janvier ; celles des Indes néerlandaises et de Suez ont été très restreintes, et la Birmanie n'a rien exporté viâ Canal.

Le trafic des marchandises, dans chacune des directions, ne présente que peu de différence avec le chiffre du mois précédent :

—	Janvier.	Février.	Différences.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Nord–Sud	656,000	626,000	— 30,000
Sud–N rd	1,155,000	1,128,000	— 27,000

A la sortie, les envois de charbon, très faibles en janvier (64,000 tonnes), se sont sensiblement relevés (91,000 tonnes) ; les chargements de pétrole, presque uniquement des États-Unis, atteignent 40,000 tonnes, au lieu de 16,000 tonnes le mois précédent. Par contre, les expéditions de métaux, machinerie et matériel de chemin de fer sont moins abondantes de 47,000 tonnes.

Au retour, le groupe des produits oléagineux n'avait pas, depuis 1914, atteint en un mois le chiffre de 235,000 tonnes réalisé en février dernier (en accroissement de 25,000 tonnes sur janvier). Cette activité tient uniquement aux grosses expéditions d'arachides, qui ont totalisé 72,000 tonnes, chiffre dépassant de beaucoup tous ceux enregistrés pour ces graines depuis quatre ans.

Les céréales sont en augmentation de 53,000 tonnes sur le mois précédent. Les envois de riz ont légèrement progressé (+ 14,000 tonnes). Ceux de blé se sont accrus de 52,000 tonnes, notamment au départ d'Australie (+ 47,000 tonnes) ; à noter deux cargaisons d'ensemble 7,500 tonnes indiquées comme provenant de Perse.

Le total des textiles a rétrogradé de 31,000 tonnes ; la laine et le jute ont sensiblement fléchi ; au contraire, le coton a atteint 40,000 tonnes, chiffre mensuel le plus élevé réalisé depuis bien longtemps.

Enfin, les huiles minérales, après avoir atteint en décembre le chiffre record mensuel de 220,000 tonnes, ont accentué en février le déclin déjà visible en janvier :

	Tonnes.
Décembre	220,000
Janvier	171,000
Février	146,000

A signaler encore :

1. Plusieurs records établis en février, en ce qui concerne le moyennes de tonnage :

(*a.*) La jauge nette moyenne des navires transiteurs (toutes catégories comprises) atteint 4,958 tonnes (précédent record : novembre 1922 avec 4,939 tonnes).

(*b.*) Le chargement moyen (postaux et cargos chargés réunis) s'élève à 5,771 tonnes (précédent record : décembre 1922 avec 5,755 tonnes).

(*c.*) Le chargement moyen, pour les "cargos" chargés seuls, ressort à 6,367 tonnes (précédent record : décembre 1922 avec 6,310 tonnes).

2. Le passage du paquebot "Samaria," de la Compagnie Cunard, faisant une croisière autour du monde, avec 357 touristes : tonnage brut, 21,517 tonnes ; tonnage net, 15,588 tonnes.

Le Chef du Secrétariat.

Paris, le 27 *mars* 1923.

[**E 3787/430/16**] No. 9.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(Received April 14.)

(Private and Confidential.)

My Lord, *Paris, April* 13, 1923.

I HAVE the honour to transmit to your Lordship a short record of negotiations, which began in January and are now happily concluded, on the subject of the fees payable to the British directors of the Suez Canal Company.

Before the war all Canal dues were paid at Port Said, with the exception of those from certain English shipowners who paid their dues in London, at the rate of 25 fr. 20 c.

When war broke out an arrangement was made that all dues should be paid in London. The rate was not absolutely fixed until the 30th August, 1918, when it was fixed by the Canal Company at 25 fr. 60 c. until further notice.

Sir Thomas Sutherland thereupon raised the question of the rate of exchange at which the British directors' fees should be paid, and after some discussion it was decided that they too should be paid in sterling at the rate of 25 fr. 60 c.—probably because our French colleagues never imagined that the exchange would fluctuate to the extent that it has subsequently done.

The position now is that the British directors are receiving (if they translate their sterling cheques into French francs) about three times as many francs as their French colleagues, and therefore three times in excess of what is laid down in our statutes. This fact was brought to the notice of the administrator-director at the end of last year ; it was pointed out to him by some of our French colleagues that the position was legally untenable and might be validly objected to by any shareholder. M. Bonnet then discussed the matter with me in the most friendly way, and I, in turn, consulted my British colleagues, who fully admitted the justice of the French contention, to which they saw no satisfactory reply. Several of them, however, pointed out to me that, when they had paid large sums for their qualifying shares, they had not unreasonably expected that their remuneration (at the rate of 25 fr. 60 c.) would continue, and so enable them to pay for those shares without loss. If, therefore, the remuneration were to be reduced three-fold, they would to that extent be the losers. However, they left the negotiations in my hands, and I had several meetings and much correspondence with the administrator-director on the subject.

The conclusion we have reached, and which has now been passed by the Committee of Management and the Finance Committee, is deemed satisfactory by my British colleagues. It is to the following effect :—

(*a.*) That our fees shall be paid in French francs, as before the war.

(*b.*) That each British director shall receive 4,500 fr. instead of 1,500 fr. for his attendance at each monthly meeting of the board.

(*c.*) That each British director shall receive the sum of 1,200*l.* per annum to defray his travelling expenses to and from Paris and the dislocation of his business ensuing from his absence from London.

The money to provide the sums mentioned in (*b*) and (*c*) will be secured by a special reserve fund, which is now created *ad hoc*.

I feel sure that your Lordship will be glad to be informed upon this point, not only because it fully satisfies the British directors, but because it is the most recent evidence of the great goodwill which exists between our French colleagues and ourselves.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

[E 4959/430/16] No. 10.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(Received May 16.)

(No. 20. Confidential. Commercial.)

My Lord, *Paris, May 14, 1923.*

THE Suez Canal Company held this morning its last board meeting prior to the meeting of the General Assembly, which is to be held on the 4th June.

We received with regret the resignation of Lord Kylsant (Sir Owen Philipps), a British member of the board, and elected in his place Sir Robert Horne, M.P., late Chancellor of the Exchequer. This election, as well as that of Sir John Davies, will, of course, have to be ratified by the General Assembly next month.

Lord Inchcape then made a short speech on behalf of the British directors, congratulating our president, M. Jonnart, on his recent election to the Académie française. This was very warmly received by our French colleagues and was replied to, in suitable terms, by M. Charles Vergé, who acted as president in the absence of M. Jonnart.

The annual report was then read, considered and passed for presentation to the general meeting. It will be forwarded in due course to your Lordship after ratification. I am glad to think that, in all its features, it is satisfactory, showing "record" figures as regards receipts and tonnage. In detail the report is no less interesting; indeed, in the opinion of many of my colleagues, as well as of myself, it is perhaps the most interesting document issued by the Suez Canal Company for many years past, and will be worthy of the closest consideration of more than one Department of His Majesty's Government.

The only regrettable feature is that, although the receipts and consequently the dividends reach so high a total of francs on paper, yet when the amount is translated into pounds sterling at the present rate of exchange it will be found that the results are less favourable than they were in the year 1913.

Your Lordship will remember, referring to my despatch No. 19 of the 25th April, that the annual general meeting is to be held, as I have just stated, on the 4th June, and that in order that His Majesty's Government may be represented on this occasion it will be necessary for me to be provided at an early date with a certificate from the Permanent Secretary of His Majesty's Treasury, stating that the Suez Canal shares purchased by Great Britain still remain in the possession of His Majesty's Government. Furthermore, it is usual for His Majesty's Ambassador in Paris to receive instructions to send a member of the British Embassy to represent His Majesty's Government at the meeting.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 5141/430/16] No. 11.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received May 22.)

(No. 21. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, May 17, 1923.*

I HAVE the honour to enclose herewith a report on the Suez Canal traffic for the first quarter of the year 1923. It appears to me to have been particularly well compiled and to contain a great deal of very interesting information, which should be of value to the Board of Trade and to the Department of Overseas Trade.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 11.

Report on the Suez Canal Traffic for the Period January–March 1923.

I.—*Mois de Mars.*

MARS 1923 détient le record du tonnage net mensuel (2,159,000 tonnes). Ce record, qui au début de la guerre était l'apanage du mois d'octobre 1914 (avec 1,891,000 tonnes), avait été dépassé une première fois en décembre 1922, avec 2,026,000 tonnes.

L'activité du transit s'est manifestée dans toutes les catégories de navigation : le chiffre du mouvement commercial chargé (1,502,000 tonnes) et celui des postaux (379,000 tonnes) n'avaient pas été réalisés depuis la guerre ; celui du tonnage sur lest (245,000 tonnes) est plus du double de la moyenne mensuelle de 1922.

Quant aux directions du transit, si l'on rapproche, par exemple, les mois de janvier et de mars 1923 (comparables par leur nombre de jours), on constate que le mouvement de sortie est demeuré presque stationnaire, et que l'augmentation porte, on peut dire uniquement, sur le retour :

—	Janvier 1923.	Mars 1923.	Différence.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Du nord au sud	981,000	988,000	+ 7,000
Du sud au nord	928,000	1,171,000	+ 243,000

Le trafic des marchandises a atteint, au total, 2,120,000 tonnes-poids : pareil niveau n'avait pas été réalisé depuis avril 1914.

À la sortie, les exportations vers l'au-delà de Suez demeurent au niveau assez peu élevé des derniers mois :

TRAFIC des Marchandises nord-sud.

	Tonnes.
Novembre 1922	657,000
Décembre	664,000
Janvier 1923	656,000
Février	626,000
Mars	679,000

En mars, c'est la houille qui a fait défaut : il n'en a été compté que 41,000 tonnes (contre une moyenne mensuelle de 138,000 tonnes en 1922) ; il faudrait remonter à l'époque des grèves des mineurs anglais (1er semestre 1921) pour rencontrer un chiffre plus minime. Les envois du pays de Galles sont tombés de 90,000 tonnes en février à 38,000 tonnes en mars ; une petite cargaison de provenance américaine a transité au Canal, et il ne serait pas étonnant qu'en avril nous vissions reparaître sur la route de Suez, mais dans l'autre sens du trafic, la houille sud-africaine.

Les envois de métaux, par contre, ont été très abondants (169,000 tonnes) ; de leur côté, les trafics du sel et du ciment, assez actifs, ont donné des totaux égaux à celui du charbon.

Un rapprochement des chiffres du trafic de sortie en mars 1922 et en mars 1923 pourrait s'établir ainsi :

—	Mars 1922.	Mars 1923.	Différence en 1923.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Houille	224,000	41,000	— 183,000
Métaux, machinerie	160,000	169,000	+ 9,000
Matériel de chemin de fer ...	64,000	54,000	— 10,000
Pétrole	21,000	21,000	...
Sel	31,000	41,000	+ 10,000
Ciment	22,000	40,000	+ 18,000
Engrais	16,000	11,000	— 5,000
Tissus	30,000	31,000	+ 1,000
Autres et non dénommés ...	287,000	271,000	— 16,000
Total	855,000	679,000	— 176,000

Au retour, au contraire, la situation, pleinement satisfaisante, fait ressortir, pour mars, un développement, remarquable et subit, des importations par la voie du Canal :

TRAFIC des Marchandises sud-nord.

	Tonnes.
Novembre 1922	1,079,000
Décembre	1,396,000
Janvier 1923	1,155,000
Février...	1,128,000
Mars	1,441,000

Tous les grands produits sont en excellente posture, et plusieurs ont réalisé en mars leur record mensuel d'après-guerre ; c'est le cas du riz, des graines oléagineuses et minerais (autres que le manganèse).

Le riz est passé de 54,000 tonnes en février, à 185,000 tonnes en mars. Sur les soixante-trois navires transportant du riz, deux vapeurs en avaient des chargements uniques de 12,200 et 12,500 tonnes respectivement, ce qui—croyons-nous—constitue les records du chargement pour cette marchandise.

PRINCIPALES Provenances du Riz.

—	Inde.	Indochine.	Siam.	Divers.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Janvier 1923	22,000	12,000	4,000	2,000	40,000
Février	21,000	18,000	9,000	6,000	54,000
Mars	110,000	42,000	21,000	12,000	185,000

Les graines oléagineuses ont progressé, de 88,000 tonnes en février jusqu'à 127,000 tonnes en mars, chargement de soixante-treize navires :

PRINCIPALES Variétés de Graines.

—	Colza.	Sésame.	Coton.	Lin.	Autres.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Janvier 1923 ...	8,000	16,000	28,000	21,000	16,000	89,000
Février	12,000	19,000	29,000	13,000	15,000	88,000
Mars	37,000	20,000	30,000	17,000	23,000	127,000

Les minerais (autres que le manganèse) se sont avancés, de 27,000 tonnes en février à 65,000 tonnes en mars :

PRINCIPAUX Minerais (en dehors du Manganèse).

—	Zinc.	Plomb.	Étain.	Autres.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Janvier 1923	30,000	4,000	6,000	12,000	52,000
Février	8,000	3,000	7,000	9,000	27,000
Mars	34,000	11,000	7,000	13,000	65,000

Les huiles minérales, représentées par 191,000 tonnes, sont en reprise sensible sur les deux mois précédents ; le blé, presque uniquement d'Australie, s'est maintenu au même niveau qu'en février (142,000 tonnes).

En définitive, le trafic marchandises sud-nord de mars 1923 (1,441,000 tonnes) n'est inférieur que de 18,000 tonnes au chiffre-record mensuel d'avant-guerre dans cette direction (1,459,000 tonnes en mars 1912) ; une comparaison entre ces deux mois ferait ressortir les principales différences suivantes :

Diminutions en Mars 1923.	Tonnes.	*Augmentations en Mars* 1923.	Tonnes.
Riz	−61,000	Benzine, mazout ...	+153,000
Grain	−59,000	Minerais (ensemble) ...	+ 64,000
Jute	−32,000	Blé	+ 15,000
Maïs	−30,000	Sucre	+ 13,000
Orge	−30,000	Coton	+ 12,000

Il est pleinement satisfaisant de constater qu'à l'exception du riz, ne sont guère en diminution sur le mois-record d'avant-guerre que des produits secondaires (grain, maïs, orge) dont les périodes de grande activité au Canal furent jadis essentiellement éphémères.

On peut signaler en outre :

1. Le transit du paquebot "Laconia," de la Compagnie Cunard (21,500 tonnes brutes et 15,803 tonnes nettes), affrété par l'American Express Company, et accomplissant une croisière. Rappelons qu'en février le "Samaria" (même compagnie) avait passé le Canal dans des conditions semblables, mais avec une jauge un peu inférieure. Le "Laconia" se trouve être le plus fort transiteur qu'on ait vu au Canal, après l'"America."
2. La traversée nord-sud d'un vapeur ayant à bord, en plus d'une cargaison de sel pour le Japon, 600 tonnes de charbon et 1,300 tonnes de marchandises diverses pour les îles Fidji. C'est la première fois que cette destination apparaît dans les déclarations de chargement.
3. La présence de 1,018 tonnes de mazout (Singapore pour Londres) à bord d'un cargo ordinaire, dans son water-ballast ; c'est la première fois, depuis la guerre, que du mazout est transporté, comme marchandise, autrement que sur un bateau-citerne.
4. L'importance sans précédent des chargements de zinc, originaires surtout d'Australie. Sur quatre cargos en provenance de Port-Pirie, la cargaison de zinc représentait de 68 à 80 pour cent du chargement total.
5. Enfin, une reprise subite du pavillon japonais, représenté par vingt-deux traversées et 113,000 tonnes nettes—chiffres qui n'avaient pas été atteints depuis deux ans.

II.—*Premier Trimestre.*

Représenté par 5,794,000 tonnes nettes, le premier trimestre 1923 s'inscrit en accroissement, sur les trois premiers mois de 1922, de 800,000 tonnes, dont 541,000 tonnes au profit du transit sud-nord.

L'augmentation est bien le résultat d'une reprise des échanges, puisque seuls les navires non employés à des opérations commerciales ressortent en diminution sur la période similaire de l'année précédente :

Différences pendant le premier trimestre 1923 *par rapport au premier trimestre* 1922.

	Tonnes.
Navires chargés ayant effectué des opérations non commerciales	− 94,000
Navires chargés, de toute nature, ayant effectué des opérations commerciales	+377,000
Navires sur lest	+399,000
Postaux	+118,000

Navires ayant effectué des opérations commerciales.

L'augmentation qui caractérise cette catégorie reflète l'accroissement du trafic des marchandises, dont il sera parlé plus loin.

Navigation postale.

L'augmentation globale de 118,000 tonnes provient :

Pour 49,000 tonnes du plus grand nombre de traversées assurées par les services contractuels des Messageries maritimes sur les lignes de Madagascar et de Nouméa ;

Pour 38,000 tonnes de la création d'un service postal allemand sur l'Extrême-Orient, assuré conjointement par la Hamburg-Amerika Linie et le Norddeutscher Lloyd ;

Pour 22,000 tonnes des passages plus nombreux des grands paquebots anglais de la Commonwealth Government Line ;

Pour 15,000 tonnes du début de la mise en service, par la Compagnie péninsulaire et orientale, d'unités plus grosses ;

Pour 13,000 tonnes des traversées plus régulières effectuées par les postaux de la Società Veneziana.

Par contre, l'Orient Line s'inscrit en diminution de trois traversées et de 29,000 tonnes.

Navigation sur lest.

La moitié de l'accroissement total du mouvement maritime (toutes catégories comprises) est imputable à la navigation sur lest.

A l'augmentation prévue des bateaux-citernes sur lest est venu s'ajouter, cette année, un développement très marqué dans les traversées de cargos ordinaires vides :

DÉCOMPOSITION du Transit total sur Lest.

—	Premier Trimestre 1922.	Premier Trimestre 1923.	Différence en 1923.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bateaux-citernes	180,000	348,000	+168,000
Cargos ordinaires	57,000	287,000	+230,000
Dragues, remorqueurs, &c. ..	1,000	2,000	+ 1,000

En ce qui concerne spécialement le transit nord-sud des cargos ordinaires vides, on peut comparer comme suit leurs destinations principales :

—	Premier Trimestre 1922.	Premier Trimestre 1923.	Différence en 1923.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Mer Rouge	12,000	35,000	+ 23,000
Afrique orientale	2,000	24,000	+ 22,000
Ports à ordres . ..	10,000	53,000	+ 42,000
Inde anglaise	22,000	129,000	+107,000
Australie	11,000	18,000	+ 7,000
Indes néerlandaises	..	8,000	+ 8,000
Chine et Japon	..	10,000	+ 10,000
Autres pays	..	8,000	+ 8,000

Transit d'ensemble des bateaux-citernes.

Pendant le premier trimestre 1922, il avait été compté 110 traversées de bateaux-citernes, chargés ou vides, représentant un tonnage net de 478,000 tonnes ou 9·5 pour cent du mouvement total par le Canal. Au cours des trois premiers mois 1923, il en a été relevé 151, pour 686,000 tonnes, ou 11·8 pour cent du mouvement maritime total. L'augmentation de 208,000 tonnes pour ces navires spéciaux correspond donc au quart de l'accroissement total du trafic par Suez (toutes catégories comprises) ; elle porte pour 40,000 tonnes sur les bateaux-citernes chargés, et pour 168,000 tonnes sur les " tankers " vides.

A noter que, cette année, cinq gros bateaux-citernes américains ont transité sur lest du sud au nord, revenant à vide de l'Inde, où ils avaient déchargé des chargements liquides de provenance des États-Unis.

Pavillons.

Presque tous sont en augmentation, notamment le pavillon britannique (+462,000 tonnes, soit 58 pour cent de l'accroissement total du mouvement par le Canal). Par ordre d'importance, le classement des dix premiers ne subit qu'une seule modification : le pavillon allemand, passé de 126,000 tonnes en 1922 à 255,000 tonnes cette année, a progressé de la septième à la sixième place, au détriment du pavillon américain, qui a rétrogradé du sixième au septième rang.

Répartition du tonnage par régions au delà de Suez.

Toutes les régions apparaissent en augmentation sur le premier trimestre 1922 :

	Tonnes.
Perse	+199,000
Inde anglaise	+122,000
Australie	+ 84,000
Afrique orientale	+ 67,000
Chine et Japon	+ 62,000
Mer Rouge	+ 56,000
Perim, Aden	+ 55,000
Vladivostok	+ 40,000
Siam	+ 31,000

Trafic des marchandises.

Au total, le trafic des marchandises (5,686,000 tonnes-poids) ressort en augmentation de 482,000 tonnes.

On observe une sensible diminution du nord au sud, et une très forte augmentation du sud au nord :

—	Premier Trimestre 1922.	Premier Trimestre 1923.	Différence.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Du nord au sud	2,374,000	1,961,000	— 413,000
Du sud au nord	2,830,000	3,725,000	+ 895,000

A la sortie, presque toute la diminution (—401,000 tonnes) résulte de la réduction considérable des passages de houille, actuellement exportée en grande partie sur la France, l'Allemagne et autres clients d'Europe. Les cargaisons de charbon n'ont pas atteint plus de 196,000 tonnes, alors qu'elles avaient été exceptionnellement importantes (597,000 tonnes) pendant le premier trimestre 1922.

Les autres marchandises, à la sortie, n'ont guère varié dans leur ensemble.

Au retour, tous les grands groupes de produits accusent des augmentations sensibles :

	Tonnes.
Céréales	+291,000
Minerais	+126,000
Huiles minérales	+ 87,000
Oléagineux	+173,000
Textiles	+ 77,000
Sucre	+ 68,000

L'activité résulte surtout : pour les céréales, d'un accroissement remarquable dans les envois de riz (+171,000 tonnes) ; pour les oléagineux, de l'abondance des graines (+71,000 tonnes) et des fèves de soya (+62,000 tonnes) ; pour les minerais, de la plus grande importance des expéditions de manganèse (+77,000 tonnes) et de zinc (+45,000 tonnes) ; pour les textiles enfin, d'une reprise dans les passages de coton (+60,000 tonnes).

Sur les dix-huit principales marchandises du trafic sud-nord, une seule est en diminution sur 1922 : le jute (—23,000 tonnes).

Où nous en sommes par rapport à l'avant-guerre.

En tonnage net, le chiffre total du premier trimestre 1923 est supérieur de 384,000 tonnes à celui du premier trimestre 1912, record d'avant-guerre.

Le tonnage commercial chargé dépasse de 275,000 tonnes les résultats du premier trimestre 1914, record d'avant-guerre.

Le transit sur lest est beaucoup plus élevé qu'en 1912, 1913 et 1914, mais il reste inférieur de 114,000 tonnes au chiffre tout à fait exceptionnel réalisé pendant les trois premiers mois 1919.

Le tonnage postal n'a pas encore retrouvé les niveaux de jadis ; il est inférieur de 193,000 tonnes à celui du premier trimestre 1914.

Enfin, le trafic marchandises est inférieur de plus de 1,000,000 de tonnes aux chiffres d'avant-guerre ; toutefois, le trafic sud-nord n'est inférieur que de 416,000 tonnes au résultat-record du premier trimestre 1912, et il surpasse de 100,000 tonnes le chiffre de 1913.

Le Chef du Secrétariat,

Paris, le 1er mai 1923.

[E 5284/430/16] No. 12.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received May 24.)

(No. 22. Confidential. Commercial.)

Sir, *Paris, May 22, 1923.*

I HAVE the honour to inform you that the Board of the Suez Canal Company have now decided to recommend the shareholders at their annual meeting to pay for each—

Action de capital	...	366·938 fr. gross and 320· fr. net; and
Action de jouissance	...	341·938 fr. gross and 298·888 fr. net.

At the above rates His Majesty's Government may expect to receive in respect of their shares at the next payment the sum of 39,871,442·16 fr., made up as follows:—

		Fr.
160,101 actions de capital at 226·938 fr.	...	36,333,000·73
16,501 actions de jouissance at 214·438 fr.	...	3,538,441·43
		39,871,442·16

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 5540/430/16] No. 13.

Question asked in the House of Commons, May 28, 1923.

Mr. Gilbert asked the Under-Secretary of State for Foreign Affairs how many directors there are of the Suez Canal Company; how many of these are British; how many are appointed by the Government and by British shipowners; whether the right hon. Member for Hillhead (Sir R. Horne) is an appointment of the Government; and can he state what the approximate annual remuneration is of a director of this company?

Answer.

Sir William Joynson-Hicks: There are thirty-two directors of the Suez Canal Company. Of these, ten are British, three appointed by His Majesty's Government, and seven, of whom my right hon. friend the Member for Hillhead is one, by British shipowners. The directors receive 2 per cent. of the net profits and fees for attendance, and their remuneration, consequently, varies considerably from year to year.

Mr. Lambert: Could the right hon. baronet say what is the average remuneration of these directors?

Sir William Joynson-Hicks: I have not the average remuneration, but if the right hon. gentleman will put a question down I will get it for him.

[E 5541/430/16] No. 14.

Question asked in the House of Commons, May 28, 1923.

Mr. Gilbert asked the Under-Secretary of State for Foreign Affairs what is the present total capital of the Suez Canal Company; what proportion of the shares are now held by the British Government; and what is the amount of the dividends received annually by the Government for the years 1919, 1920, 1921 and 1922?

Answer.

The Financial Secretary to the Treasury (Sir William Joynson-Hicks): Of 400,000 original shares, 360,481 of 500 fr. each (fully paid) were in issue at the 2nd January, 1923. His Majesty's Government now hold 160,101 shares, 16,501 of the holding originally acquired having been drawn and replaced. Interest and dividends received in the years 1918–19, 1919–20, 1920–21 and 1921–22 on the Government holding amounted to 617,214*l.*, 682,497*l.*, 798,566*l.* and 1,094,303*l.* respectively. In addition, 300 qualifying shares are held by the British Government directors, on which interest and dividends are payable.

Mr. Darbishire: Can the right hon. baronet say what fees are now payable to members of the board of the Suez Canal Company?

Mr. Speaker: There is a question on the paper with regard to that point.

[E 5579/430/16] No. 15.

Question asked in the House of Commons, May 29, 1923.

Mr. Linfield asked the Chancellor of the Exchequer what is the average amount paid in fees to the directors of the Suez Canal Company during the last two years?

Answer.

Sir William Joynson-Hicks: The amount distributed to the members of the Conseil d'Administration in 1920 and 1921 is given below. The figure for 1922 is not yet available. There are thirty-two members of the council, and the amount which each receives depends on the duties assigned to him and on the number of his attendances at meetings of the council and of the various committees:—

		Fr.	c.
1920	...	2,873,239	44
1921	...	2,985,239	44

[E 5843/430/16] No. 16.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(Received June 6.)

(No. 24. Commercial. Confidential.)

My Lord, *Paris, June 4, 1923.*

THE Assemblée générale of the Suez Canal Company for the year 1923 was held this afternoon under the presidency of his Excellency M. Jonnart.

Mr. Eric Phipps, Counsellor of His Majesty's Embassy, attended on behalf of His Majesty's Government.

The meeting was formal and uneventful. At the conclusion of the reading of the report and of the president's speech no questions were asked by the shareholders, and all the resolutions were passed unanimously.

The elections of his Excellency M. Barrère, of Sir John T. Davies and of Sir Robert Horne were confirmed at this general meeting.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 5844/430/16] No. 17.

British Directors, Suez Canal Company, to the Marquess Curzon of Kedleston.—(Received June 6.)

(No. 25. Commercial. Confidential.)

My Lord, *June 4, 1923.*

WE have the honour to report that the accounts of the Suez Canal Company for the year 1922 were approved by the Finance Committee on the 14th May, and were accepted by the council upon the same date. They were submitted to the shareholders at the annual general meeting held here to-day, and they were unanimously adopted.

The total receipts of 1922 reached 305,455,608 fr. 72 c., compared with 260,135,996 fr. 61 c. in 1921, an increase of 45,319,612 fr. 11 c.

The total expenditure in 1922 was 61,577,369 fr. 9 c., compared with 61,868,393 fr. 45 c. in 1921, a decrease of 291,024 fr. 36 c.

The net excess of receipts over expenditure is 193,797,839 fr. 63 c., as compared with 164,893,072 fr. 16 c., an increase of 28,904,767 fr. 47 c., to which is added the sum of 949,707 fr. 44 c. brought forward from last year's accounts, making a total of 194,747,547 fr 7 c., compared with 165,211,679 fr. 27 c. in 1921, an increase of 29,535,867 fr. 80 c.

We append the usual table showing the results of the last three years' working, with a comparison of those of 1921 and 1922.

The council decided at a meeting in November 1922 to concede a further *détaxe* of 25 centimes per ton, and this came into effect on the 1st March, 1923. (This has no bearing upon the accounts of 1922, now under review, but must affect any forecast of the profits of the current year.)

The tonnage of shipping passing through the Canal in 1922 was 20,743,245 tons, as compared with 18,118,999 tons in 1921, an increase of 2,624,246 tons.

The mean duration of transit has been 15 hours 36 minutes, and the maximum draught now allowed by the regulations is 9·45 metres (31 feet).

Receipts.

1. *Financial Operations.*—The receipts from financial operations in 1922 amounted to 135,723,590 fr. 58 c., as compared with 107,659,334 fr. 63 c. in 1921, an increase of 28,064,255 fr. 95 c. The profit on transmission of funds from Egypt to France was 126,172,934 fr. 17 c., that is, 27,558,558 fr. 54 c. more than in 1921, when the figure was 98,614,375 fr. 63 c.

2. *Domaine commun.*—The company's share of the revenue of the Domaine commun amounted in 1922 to 540,247 fr. 98 c., as compared with 614,172 fr. 34 c. in 1921, a decrease of 73,924 fr. 36 c.

3. *Transit and Navigation.*—The receipts from transit and navigation amounted in 1922 to 166,845,418 fr. 67 c., as compared with 149,294,193 fr. 2 c. in 1921, an increase of 17,551,225 fr. 65 c. Of this sum 165,429,934 fr. 32 c. was derived from the payments for transit, these having amounted in the previous year to 147,577,440 fr. 21 c., showing an increase of 17,852,494 fr. 11 c.

4. *Domaine particulier.*—The revenue from this domaine amounted to 523,510 frs. 5 c., as compared with 391,265 fr. 49 c., an increase of 132,244 fr. 56 c.

5. *Waterworks.*—The details of the consumption of filtered water in the isthmus are shown in the receipts :—

—	1922.		1921.		Comparison.	
	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Port Said	1,045,162	60	984,748	30	+ 60,414	30
Ismailia	130,988	16	115,806	43	+ 15,181	73
Suez (including Port Thewfik)	481,624	31	473,536	87	+ 8,087	44
Total	1,657,775	07	1,574,091	60	+ 83,683	47

6. *Maintenance.*—The receipts in the section of maintenance were in 1922 165,062 fr. 19 c., compared with 599,926 fr. 82 c. in 1921, a decrease of 434,864 fr. 63 c.

7. *Outstanding Accounts.*—There is a sum of 4 fr. 18 c. shown as an outstanding credit, as compared with 3,012 fr. 71 c. in 1921, a decrease of 3,008 fr. 53 c.

Expenditure.

The working expenditure for the year 1922 was 61,577,369 fr. 9 c., as compared with 61,868,393 fr. 45 c. in 1921, a decrease of 291,024 fr. 36 c.

We compare the results in the several services :—

1. *Loan Service.*—Here there has been a decrease of 975,715 fr. The comparative figures for the years 1921 and 1922 were 17,904,695 fr. and 16,928,980 fr. respectively.

2. *Administration.*—There has been a heavy increase of 638,163 fr. 71 c. in the expenses of administration. They were 8,344,840 fr. 16 c. in 1922, compared with 7,706,676 fr 45 c. in 1921.

3. *Domaine commun.*—The expenses to the company of the Domaine commun in 1922 were 383,719 fr. 90 c., as compared with 357,435 fr. 1 c. in 1921, an increase of 26,284 fr. 89 c.

4. *Transit and Navigation.*—The total expenses of the transit and navigation are 12,927,788 fr. 3 c. for 1922, compared with 13,053,402 fr. 31 c. for 1921, a welcome diminution of 125,614 fr. 28 c.

5. *Domaine particulier.*—The cost of the administration of the private domaine of the company again shows an increase this year, the comparative figures being 2,410,463 fr. 33 c. for 1922 and 2,057,751 fr. 3 c. for 1921 ; a difference of 352,712 fr. 30 c.

6. *Waterworks.*—The expenses of the waterworks have been as follows :—

—	1922.		1921.		Comparison.	
	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Port Said	1,667,747	74	2,216,524	39	— 548,776	65
Ismailia	583,233	77	555,080	34	+ 28,153	43
Suez (including Port Thewfik) ..	642,957	88	707,038	84	— 64,080	96
Total	2,893,939	39	3,478,643	57	— 584,704	18

7. *Maintenance.*—The cost of maintenance chargeable to the revenue account in 1922 was 17,682,048 fr. 36 c., compared with 17,309,772 fr. 89 c. in 1921, an increase of 372,275 fr. 47 c. The amount of dredging done in the channel of Port Said and the Canal itself is greater than that carried out last year. It has been 2,947,000 cubic metres, as compared with 2,425,000 cubic metres in 1921, an increase of 522,000 cubic metres. The amount in 1913 was 3,462,000 cubic metres.

8. *Outstanding Accounts.*—We find in the outstanding accounts a charge of 5,589 fr. 92 c., compared with 17 fr. 19 c., that is, an increase of 5,572 fr. 73 c.

The council recommended the following allocations out of net revenue :—

1. 5,000,000 frs. to the depreciation fund (the same amount as last year).
2. A further 10,000,000 fr. to the suspense account for workmen's dwellings, created in 1920.
3. 25,000,000 fr. to a new sinking fund, *contra* the recent expenditure on capital improvements; these amounting in the aggregate to 40,000,000 fr.

There remains, therefore, for distribution as net profit the sum of 192,641,126 fr. 76 c. for 1922, as compared with 149,261,971 fr. 83 c. for 1921. The sum of 2,106,420 fr. 31 c. will be carried forward to the next account, as compared with 949,707 fr. 44 c. in the previous year, the latter sum being brought into this year's account. The gross dividend is 341·938 fr. per share, with interest at 25 fr. per share, making a gross yield per capital share of 366·938 fr. and, after tax deducted, a net yield of 320 fr. This is 75 fr. higher than that of 1921, an increase of about 33 per cent.

The net revenue of 1922 will be distributed in the following proportions :—

			Fr.	c.
71 per cent. to the shareholders			186,775,200	00
15 „ „ Egyptian Government ...			28,896,169	01
10 „ „ founders			19,264,112	67
2 „ „ directors			3,852,822	54
2 „ „ employees			3,852,822	54
			192,641,126	71

The balance sheet shows an increase in the capital cost of the company of 20,088,521 fr. 32 c., this brings the total of "first cost" up to 804,701,505 fr. 77 c. After adding to this the value of the floating and fixed assets—131,762,910 fr. 96 c.—the total capital liability shown in the balance sheet is 936,464,416 fr. 73 c. At the present rate of exchange this represents about 13,378,000*l.*

In conclusion, we have the honour to report that the sums to be received by His Majesty's Government in respect of dividend and interest due on the 1st July, for shares held in the Suez Canal Company, are as follows :—

	Fr.	c.
160,101 Actions de capital at 226·938 fr.	36,333,000	73
16,501 Actions de jouissance at 214·438 fr.	3,538,441	43
	39,871,442	16

We have, &c.
H. T. ANSTRUTHER.
IAN MALCOLM.
JOHN T. DAVIES.

Enclosure in No. 17.

STATEMENT showing the Receipts and Expenditure of the Suez Canal Company for the Years 1920, 1921 and 1922, with a Comparison of the Years 1921 and 1922.

Receipts.

	1920.	1921.	1922.	Comparison of 1921 and 1922. Increase.	Comparison of 1921 and 1922. Decrease.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1. Financial operations ..	112,647,158 14	107,659,334 63	135,723,590 58	28,064,255 95	..
2. Domaine commun ..	717,353 97	614,172 34	540,247 98	..	73,924 36
3. Transit and Navigation ..	151,917,267 22	149,294,193 02	166,845,418 67	17,551,225 65	..
4. Domaine particulier ..	282,593 29	391,265 49	523,510 05	132,244 56	..
5. Waterworks	1,576,727 51	1,574,091 60	1,657,775 07	83,683 47	..
6. Maintenance receipts ..	315,652 23	599,926 82	165,062 19	..	434,864 63
7. Outstanding accounts ..	4,026 70	3,012 71	4 18	..	3,008 53
Total	267,460,679 06	260,135,996 61	305,455,608 72	45,319,612 11	
Net excess of receipts over expenditure	168,472,665 23	164,823,072 16	193,797,839 63	28,904,767 47	

Expenditure.

	1920.	1921.	1922.	Comparison of 1921 and 1922. Increase.	Comparison of 1921 and 1922. Decrease.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1. Loan services	18,133,576 88	17,904,695 00	16,928,980 00	..	975,715 00
2. Central Administration ..	6,293,860 03	7,706,676 45	8,344,840 16	638,163 71	..
3. Domaine commun ..	247,177 83	357,435 01	383,719 90	26,284 89	..
4. Transit and Navigation ..	11,396,575 43	13,053,402 31	12,927,788 03	..	125,614 28
5. Domaine particulier ..	1,457,943 03	2,057,751 03	2,410,463 33	352,712 30	..
6. Waterworks	2,337,921 10	3,478,643 57	2,893,939 39	..	584,704 18
7. Maintenance .. .	16,653,444 59	17,309,772 89	17,682,048 36	372,275 47	..
8. Outstanding accounts ..	92,043 94	17 19	5,589 92	5,572 73	..
Total	56,612,542 83	61,868,393 45	61,577,369 09	1,395,009 10	1,686,033 46
Insurance—Accidents ..	3,000,000 00	..	..	..	..
Improvements Sinking Fund	..	..	25,000,000 00	25,000,000 00	..
Depreciation	5,000,000 00	5,000,000 00	5,000,000 00	..	..
Workmen's dwellings ..	15,000,000 00	10,000,000 00	10,000,000 00	..	..
Interest and Sinking Fund of Bonds and Capital	19,375,471 00	18,374,531 00	10,080,400 00	..	8,294,131 00
Total	98,988,013 83	95,242,924 45	111,657,769 09	26,395,009 10	9,980,164 46
				16,414,844 64	

[E 6167/430/16] No. 18.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received June* 14.)

(No. 28. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, June* 12, 1923.

I HAVE the honour to transmit herewith the detailed traffic report of the Suez Canal Company for the month of April of the present year. I should be much obliged if you would communicate its contents to the Government Departments concerned.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 18.

Renseignements sur le Trafic, Avril 1923.

LE mouvement maritime d'avril écoulé a été un des plus actifs qu'on ait eu à signaler au Canal. Le tonnage net, qui s'est élevé à environ 1,932,000 tonnes, ne se trouve dépassé que par celui de mars dernier et celui de décembre 1922, les seuls mois où il ait été supérieur à 2 millions de tonnes :

	Tonnage net.
Décembre 1922	2,026,000
Janvier 1923	1,909,000
Février „	1,725,000
Mars „	2,159,000
Avril „	1,932,000

Par rapport à mars, la différence en moins est de 227,000 tonnes. Le ralentissement ainsi constaté intéresse à la fois les opérations commerciales sur lest et postales ; il a été particulièrement sensible dans la direction nord-sud : *

	Tonnage net.		
	Mars 1923.	Avril 1923.	Différences.
Opérations commerciales	1,503,000	1,377,000	— 126,000
„ sur lest	245,000	165,000	— 80,000
„ postales	379,000	356,000	— 23,000
„ militaires	32,000	34,000	+ 2,000
Totaux	2,159,000	1,932,000	— 227,000
Directions nord-sud	988,000	794,000	— 194,000
„ sud-nord	1,171,000	1,138,000	— 33,000
Totaux	2,159,000	1,932,000	— 227,000

Les principaux pavillons se classent dans l'ordre suivant :

Pavillons.	Tonnage net.	
	Mars 1923.	Avril 1923.
Britannique	1,373,000	1,218,000
Néerlandais	205,000	178,000
Français	112,000	115,000
Japonais	113,000	94,000
Allemand	94,000	89,000
Italien	104,000	75,000
Américain	67,000	56,000

* Relativement au mois d'avril 1922, le tonnage net accuse, au contraire, une augmentation de 199,000 tonnes, due presque exclusivement à l'amélioration du trafic de retour.

Le pavillon français est, parmi ceux mentionnés ci-dessus, le seul qui ne soit pas en diminution.

Pour la première fois, un navire battant pavillon de la République de Panama a paru au Canal de Suez : le "Resolute," d'une jauge nette de 13,306 tonnes, allant de l'Inde aux États-Unis avec des touristes. Mais les indications du Lloyd's Register prouvent que ce vapeur navigue normalement sous pavillon nord-américain, ses armateurs étant l'American Navigation Corporation de New-York. Des raisons spéciales ont donc dû amener son changement momentané de nationalité.

Le mouvement des navires-citernes a atteint 187,000 tonnes de jauge nette, contre 235,000 tonnes en mars.

Le mouvement général des marchandises s'est élevé à 1,957,000 tonnes-poids, dont 615,000 tonnes à la sortie et 1,342,000 tonnes au retour. Il se compare comme suit à celui des quatre mois précédents :

	Tonnes-poids.		
	Trafic de Sortie.	Trafic de Retour.	Trafic total.
Décembre 1922	664,000	1,396,000	2,060,000
Janvier 1923	656,000	1,155,000	1,811,000
Février „	626,000	1,128,000	1,754,000
Mars „	679,000	1,441,000	2,120,000
Avril „	615,000	1,342,000	1,957,000

Relativement à mars, mois le plus actif depuis la guerre quant au mouvement des marchandises, avril est en diminution de 163,000 tonnes-poids.

A la sortie, les envois des principaux produits ont été assez comparables à ceux de mars, sauf en ce qui concerne les métaux et les machines, qui ont fléchi de 169,000 à 135,000 tonnes. Les cargaisons de houille d'avril ont été aussi peu importantes que durant le mois antérieur : 39,000 tonnes, contre 41,000 tonnes.

Le pétrole russe, dont on n'avait vu au Canal qu'une seule expédition depuis plus de deux ans, figure dans le mois pour deux cargaisons (12,000 tonnes) dirigées de Batoum sur Colombo.

Au retour, le riz a donné lieu à un transit remarquablement actif : 198,000 tonnes, dont 127,000 tonnes provenant de l'Inde. En mars cette céréale avait déjà fourni 185,000 tonnes. La quantité de riz passé en avril est la plus considérable qu'on ait vue depuis la guerre. Un seul vapeur, le "Mathura," en transportait à destination de Hambourg 13,750 tonnes, la plus forte cargaison unique de riz jusqu'à présent déclarée au Canal.

Le blé est représenté en avril par 122,000 tonnes, contre 142,000 tonnes en mars. L'Australie en a fourni 66,000 tonnes, l'Inde 47,000 tonnes.

Un recul est de même à signaler dans les envois d'huiles minérales (152,000 tonnes, contre 192,000 tonnes en mars) et de graines oléagineuses (89,000 tonnes au lieu de 127,000 tonnes).

On enregistre, par contre, pour le minerai de zinc, un chiffre de chargements qu'il n'avait pas encore atteint : 34,900 tonnes. Et la plupart des autres produits du trafic de retour ont occasionné un courant d'expéditions presque aussi actif qu'en mars.

[E 8024/430/16] No. 19.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received August* 7.)

(No. 35. Confidential. Commercial.)

Sir, *Paris, August* 6, 1923.

I HAVE the honour to enclose herewith the Suez Canal Traffic Statement for the month of June and for the first half-year of 1923, which I obtained this morning from the Administrator-Director.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 19.

Renseignements sur le Trafic, Juin et premier Semestre, 1923.—*Séance du 2 Août* 1923.

1. *Mois de Juin.*

UNE forte dépression du transit a caractérisé le mois de juin 1923 : pareil fait se produit, d'ailleurs, presque toujours à cette époque de l'année.

Le tonnage net (1,697,000 tonnes) est le plus faible enregistré depuis le début de l'exercice en cours : par rapport à mai 1923 il accuse un fléchissement de 369,000 tonnes, et bien qu'il soit supérieur de 169,000 tonnes au chiffre de juin 1922, il n'en reste pas moins de 31,000 tonnes au-dessous de la moyenne mensuelle de l'année dernière.

Comparativement à mai 1923, la diminution totale de 369,000 tonnes nettes porte pour 253,000 tonnes sur le transit des cargos chargés et pour 76,000 tonnes sur le passage des navires vides : la dépression est donc imputable, dans la proportion de 89 pour cent à un ralentissement momentané* des échanges commerciaux par la voie de Suez.

Le chiffre des marchandises (1,668,000 tonnes-poids) est—à l'instar du tonnage net—de beaucoup le plus bas que nous ayons eu à inscrire depuis le début de l'exercice : il est inférieur de 308,000 tonnes au résultat de mai, et s'il dépasse de 133,000 tonnes le total correspondant de juin 1922, du moins demeure-t-il, lui aussi, de 112,000 tonnes au-dessous de la moyenne mensuelle de 1922.

Trafic des Marchandises.

—	Mai 1923.	Juin 1923.
	Tonnes.	Tonnes.
Nord-Sud	633,000	544,000
Sud-Nord	1,343,000	1,124,000

Le trafic de sortie a été particulièrement pauvre ; le total de 544,000 tonnes est le moins élevé qui ait été réalisé, dans cette direction, depuis vingt-deux mois. La houille manque de plus en plus : 28,000 tonnes seulement, contre des moyennes mensuelles de 93,000 tonnes en 1921 et de 138,000 tonnes en 1922 ; les envois de métaux et matériel de chemin de fer se sont aussi beaucoup raréfiés : 137,000 tonnes, au lieu de 204,000 tonnes le mois précédent.

Au retour, le trafic a brusquement fléchi de 219,000 tonnes par rapport à mai.

Le riz, dont la saison des grands passages tire à sa fin, a rétrogradé de 128,000 tonnes ; les huiles minérales, le coprah, les fèves de soya ont diminué d'ensemble 93,000 tonnes. Par contre, le blé, avec un total de 201,000 tonnes, est en reprise de 89,000 tonnes sur le mois précédent, et, pour la première fois depuis la fin de la guerre, la contribution de l'Inde anglaise a été réellement importante : 143,000 tonnes de blé contre 55,000 tonnes en mai. Enfin, si les graines oléagineuses proprement dites n'accusent que 10,000 tonnes d'augmentation sur le mois précédent, du moins faut-il signaler qu'elles réalisent en juin leur record mensuel d'après-guerre : 135,000 tonnes.

Dans cette direction du retour, le resserrement global de 219,000 tonnes-poids dans les marchandises a porté sur toutes les principales régions exportatrices. Il faut, cependant, mentionner l'activité, sans précédent depuis l'armistice, du port de Kurrachee, qui a expédié vers le Canal 203,000 tonnes de marchandises (blé, colza, lin principalement), contre 108,000 tonnes en mai.

A signaler, en outre :

1. Le premier passage d'un chargement de sel (8,500 tonnes), originaire d'Eupatoria (Crimée), à bord d'un navire appartenant aux autorités soviétiques russes, et dirigé sur Vladivostok.

2. La réapparition au Canal de la compagnie allemande Deutsche Ost-Afrika, avec son service du tour d'Afrique, lequel n'utilise la route de Suez qu'au retour. Désormais, toutes les compagnies allemandes, clientes d'avant-guerre, se trouvent revenues au Canal.

* La première semaine de juillet 1923 donne, en effet, pour les marchandises un total supérieur de 52,000 tonnes à celui des sept premiers jours de juin.

2. *Premier Semestre*, 1923.

En augmentation de 1,402,000 tonnes nettes sur le résultat correspondant de l'année précédente, le mouvement maritime du Canal pendant le premier semestre, 1923, a totalisé 11,489,000 tonnes, soit près d'un million de tonnes de plus que pendant le premier semestre, 1912, record d'avant-guerre (10,512,000 tonnes).

Par rapport aux six premiers mois de 1922, on constate, au point de vue des opérations effectuées, les différences suivantes :

	Tonnes.
Navires sur lest	+ 681,000
Transports commerciaux chargés	+ 476,000
Services postaux	+ 334,000
Opérations militaires	— 89,000

Services postaux.—Pour une augmentation de 334,000 tonnes, on compte quarante traversées de plus que pendant la première moitié de 1922 :

—	Premier Semestre, 1922.		Premier Semestre, 1923.	
	Traversées.	Tonnes.	Traversées.	Tonnes.
Services anglais ..	110	742,000	117	851,000
„ hollandais ..	65	338,000	55	289,000
„ français ..	50	245,000	66	337,000
„ italiens ..	62	241,000	75	320,000
„ japonais ..	31	185,000	31	210,000
„ danois ..	12	57,000	12	53,000
„ espagnols ..	6	18,000	5	15,000
„ allemands ..	1	5,000	16	90,000
Ensemble ..	337	1,831,000	377	2,165,000

L'accroissement de 109,000 tonnes à l'actif des lignes anglaises est dû aux passages plus nombreux des paquebots de la Commonwealth Government Line (+ 76,000 tonnes) et de la P. and O. (+ 75,000 tonnes), tandis que l'Orient Line accuse une diminution de 38,000 tonnes.

En augmentation de 92,000 tonnes, les services français s'inscrivent cette année au deuxième rang : avec leurs propres unités, comme avec celles (françaises ou russes) affrétées par elles, les Messageries maritimes ont développé leurs relations postales avec Madagascar et Nouméa, et renoué celles qu'elles entretenaient jadis avec l'Indo-Chine :

Services postaux français.

—	Premier Semestre, 1922.	Premier Semestre, 1923.
	Tonnes.	Tonnes.
Chine et Japon	148,000	155,000
Madagascar	87,000	122,000
Nouvelle-Calédonie	10,000	37,000
Indo-Chine	..	23,000
	245,000	337,000

Les lignes italiennes, en accroissement de 79,000 tonnes, ont progressé de la quatrième place à la troisième, alors que les services hollandais, en diminution de 49,000 tonnes, sont passés du deuxième rang en 1922 au quatrième cette année. Enfin, le trafic postal allemand, à peine réinstauré pendant le premier semestre, 1922, accuse une augmentation de 85,000 tonnes.

Navires sur Lest.—Le transit des navires vides, en augmentation de 681,000 tonnes, figure pour 48 pour cent dans l'accroissement total du mouvement maritime au Canal.

Dans sa composition ce transit spécial est très différent de celui de l'année dernière ; à n'envisager que le transit sur lest du nord au sud (qui représente, d'ailleurs, la presque totalité du mouvement), on constate que l'an dernier les bateaux-citernes vides correspondaient à 82 pour cent de l'ensemble ; cette année, bien qu'ayant

largement progressé, ils ne représentent plus que 49 pour cent. C'est pour la catégorie des "cargos" ordinaires vides que l'on observe un accroissement de 512,000 tonnes, qui a eu pour résultat de faire passer leur pourcentage de 17 pour cent pendant le premier semestre, 1922, à 50 pour cent cette année :

TRANSIT sur Lest Nord–Sud.

—	Premier Semestre, 1922.	Premier Semestre, 1923.
	Tonnes.	Tonnes.
Bateaux-citernes	437,000	584,000
"Cargos" ordinaires	93,000	605,000
Petites unités non marchandes	3,000	3,000
Ensemble	533,000	1,192,000

Au point de vue des destinations de ces "cargos" ordinaires transités sur lest, les différences, cette année, sont les suivantes :

	Tonnes.
Inde anglaise	+ 290,000
Afrique est et sud...	+ 62,000
Indes néerlandaises	+ 44,000
Abou Zenima et Kosseïr	+ 36,000
Australie...	+ 11,000
Chine et Japon	+ 3,000
Autres, et ports à ordres	+ 66,000

Transports commerciaux chargés.—L'augmentation précitée de 512,000 tonnes dans les passages nord–sud de "cargos" vides s'explique, en partie, par le fait que les "cargos" chargés ont été, dans cette direction, très sensiblement moins nombreux que l'année dernière :

"CARGOS" chargés.

—	Premier Semestre, 1922.	Premier Semestre, 1923.	Différence.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Du nord au sud	3,373,000	3,040,000	— 333,000
Du sud au nord	4,091,000	4,900,000	+ 809,000
Ensemble	7,464,000	7,940,000	+ 476,000

Ce tableau est le reflet de la situation du trafic des marchandises, qui sera étudié plus loin.

Navires nouveaux au Canal.—148 navires jaugeant 662,000 tonnes se sont présentés pour la première fois au Canal, contre 176 et 741,000 tonnes pendant la même période de 1922. Ci-après le relevé comparatif de ceux de ces navires qui jaugeaient plus de 8,000 tonnes nettes (ceux marqués d'une croix ne sont pas des clients réguliers) :

—	Premier Semestre, 1922.	—	Premier Semestre, 1923.
	Tonnes.		Tonnes.
Empress of Canada† ..	14,803	Laconiа†	15,803
Larg's Bay	10,867	Samaria†	15,588
Hobson's Bay	10,644	Resolute†	13,306
Gelria†	9,667	Mongolia	12,746
City of Paris	8,216	Empr. of France† ..	11,546
Port Nicholson.. ..	8,136	Sarpedon	8,475
		Port-Kembla	8,242
		Port-Hunter	8,139
		Manhattan†	8,000

Mouvement total des Bateaux-citernes.—Dans leur ensemble, vides et chargés, les bateaux-citernes ont accompli 285 traversées correspondant à 1,274,000 tonnes nettes, ou 11 pour cent du mouvement total par le Canal, contre 241 traversées et 1,048,000 tonnes, ou 10 pour cent pendant le premier semestre, 1922.

Décomposition par Régions.—La décomposition du tonnage net par principales régions au delà de Suez est la suivante :

—	Premier Semestre, 1922.	Premier Semestre, 1923.	Différence.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Inde anglaise	3,939,000	4,261,000	+ 322 000
Chine et Japon	1,971,000	2,151,000	+ 180,000
Australasie	1,243,000	1,334,000	+ 91,000
Indes néerlandaises ..	1,106,000	1,130,000	+ 24,000
Golfe Persique ..	833,000	1,090,000	+ 257,000
Afrique orientale.. ..	399,000	535,000	+ 136,000
Mer Rouge	172,000	256,000	+ 84,000
Indo-Chine	103,000	222,000	+ 119,000

L'accroissement global des relations avec l'Inde anglaise est dû surtout aux mouvements par Kurrachee (+ 212,000 tonnes) et par les ports de Birmanie (+ 130,000 tonnes). Quant au golfe Persique, son développement est imputable au commerce des huiles minérales.

Trafic des Marchandises.—Par rapport aux six premiers mois de 1922, les échanges de marchandises ressortent en augmentation de 634,000 tonnes-poids, résultant d'un très gros accroissement sud–nord, atténué par une réduction très sensible des envois nord–sud :

—	Premier Semestre, 1922.	Premier Semestre, 1923.	Différence.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Du nord au sud	4,469,000	3,752,000	— 717,000
Du sud au nord	6,182,000	7,533,000	+1,351,000
Ensemble	10,651,000	11,285,000	+ 634,000

Par rapprochement avec le premier semestre, 1913, ces résultats accusent encore un retard de 1,683,000 tonnes ; le fait est dû à la faiblesse du trafic de sortie, car on remarquera que le mouvement de retour est sensiblement plus élevé qu'avant la guerre :

—	Nord–Sud.	Sud–Nord.	Total.
Premier semestre—	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1913	5,792,000	7,176,000	12,968,000
1914	5,725,000	7,162,000	12,887,000
1920	2,841,000	4,857,000	7,698,000
1921	2,817,000	5,069,000	7,886,000
1922	4,469,000	6,182,000	10,651,000
1923	3,752,000	7,533,000	11,285,000

A la sortie, le fait prédominant est la rareté des envois de houille (304,000 tonnes seulement), alors qu'ils avaient été, au contraire, exceptionnellement abondants pendant la première moitié de l'année dernière (1,070,000 tonnes) :

PASSAGES de Houille Nord–Sud.

	Tonnes.
Premier semestre—	
1913	650,000
1914	643,000
1920	56,000
1921	296,000
1922	1,070,000
1923	304,000

La diminution du fait du charbon (— 766,000 tonnes) correspond à peu près au resserrement total du mouvement de sortie (— 717,000 tonnes); les autres marchandises ont donc peu varié dans leur ensemble : métaux et machinerie — 12,000 tonnes ; matériel de chemin de fer — 94,000 tonnes ; pétrole + 16,000 tonnes ; sel + 8,000 tonnes ; ciment + 55,000 tonnes ; tissus + 21,000 tonnes ; engrais manufacturés + 55,000 tonnes, &c.

Au retour, le groupe des céréales accuse une augmentation d'ensemble 586,000 tonnes.

Pour le riz (+ 270,000 tonnes), l'élément indien, bien qu'en reprise, est encore très loin des niveaux de jadis :

TRAFIC du Riz au Canal.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	Indien.	Indochinois.	Siamois.	Divers.	Total.
Premier semestre—					
1913	1,019	122	107	51	1,299
1914	929	223	150	28	1,330
1920	149	67	4	12	232
1921	251	109	73	8	441
1922	360	94	1	4	459
1923	436	188	74	31	729

Pour le blé (+ 144,000 tonnes), les envois indiens, beaucoup plus abondants que précédemment, se rapprochent des chiffres de 1913 :

TRAFIC du Blé au Canal.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	Indien	Australien.	Divers.	Total.
Premier semestre—				
1913	562	109	14	685
1914	169	175	3	347
1920	..	456	3	459
1921	178	758	249	1,185
1922	5	638	20	663
1923	352	414	41	807

Le maïs et l'orge, de leur côté, apparaissent en augmentations respectives de 81,000 et 83,000 tonnes.

Le groupe des oléagineux ressort en progression globale de 267,000 tonnes ; les niveaux d'avant-guerre sont presque rejoints :

TRAFIC des Oléagineux au Canal.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	Graines.	Arachides.	Coprah.	Soya.	Total.
Premier semestre—					
1913	673	316	242	151	1,382
1914	796	363	267	151	1,577
1920	340	83	211	39	673
1921	127	115	161	29	432
1922	534	230	319	150	1,233
1923	654	275	299	272	1,500

En ce qui concerne les " graines " proprement dites, en augmentation de 124,000 tonnes, toutes les principales variétés sont en accroissement : colza + 30,000 tonnes ; sésame + 30,000 tonnes ; coton + 20,000 tonnes ; illipi et mowra + 12,000 tonnes ; lin + 11,000 tonnes.

La catégorie des minerais est en augmentation de 198,000 tonnes.

TRAFIC des Minerais au Canal.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	Manganèse.	Autres.	Total.
Premier semestre—			
1913	435	332	767
1914	368	374	742
1920	321	128	449
1921	367	110	470
1922	401	218	619
1923	498	319	817

L'ensemble est supérieur aux chiffres d'avant-guerre.

En 1913 et 1914, il n'y avait pas de manganèse de la mer Rouge ; on en a compté 65,000 tonnes depuis le début de cette année.

Parmi les autres minerais, on relève pour l'exercice en cours 159,000 tonnes de zinc, contre 97,000 tonnes pendant le premier semestre, 1922.

Le groupe des textiles (669,000 tonnes) est en légère augmentation de 29,000 tonnes : jute — 91,000 tonnes ; coton + 87,000 tonnes ; chanvre + 33,000 tonnes.

Les huiles minérales totalisent 993,000 tonnes, en accroissement de 125,000 tonnes. Augmentation de 215,000 tonnes pour l'huile brute, resserrement de 26,000 tonnes pour la benzine, et diminution de 64,000 tonnes pour le mazout. A noter que, pour la première fois depuis bien longtemps, il n'est pas passé de mazout en juin.

Enfin, le sucre, avec un total de 212,000 tonnes, est déjà en progression de 118,000 tonnes, et la saison des grands passages n'est pas encore commencée.

[E 8889/430/16] No. 20.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received September* 4.)

(No. 38. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, September* 3, 1923.

I HAVE the honour to inform you that, at the meeting of the Suez Canal Board held this morning, statutory notice was given that at the next monthly reunion of the board of directors it would be proposed to make a further reduction of 25 centimes on freight through the Canal.

I would ask you to treat this information as entirely confidential until the board has ratified the recommendation of the Management Committee.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 8890/430/16] No. 21.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received September* 4.)

(No. 39. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, September* 3, 1923.

I HAVE the honour to forward herewith a copy of the traffic statistics through the Suez Canal for the month of July 1923, which were handed to me this morning.

I trust they will prove interesting to more than one Department of His Majesty's Government.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 21.

Renseignements sur le Trafic, Juillet 1923.

LA dépression qui avait caractérisé le transit de juin était normale: elle se produit tous les ans, à cette époque.

Elle aura été de courte durée: juillet accuse, en effet, par rapport au mois précédent, des progressions de près de 200,000 tonnes dans la jauge nette, et de plus de 300,000 tonnes-poids dans le trafic des marchandises.

	Tonnage net.	Tonnage marchandises.
Mai	2,066,000	1,976,000
Juin	1,697,000	1,668,000
Juillet	1,893,000	1,985,000

Le tonnage sur lest a diminué de 47,000 tonnes par rapport à juin; les envois de tonnage vide vers l'Inde ont été très réduits: deux vapeurs en juillet contre onze en juin, et les passages de bateaux-citernes sur lest sont également en diminution.

Un resserrement de 7,000 tonnes dans le transit des unités de guerre vient atténuer d'autant, dans l'augmentation globale, la progression de 27,000 tonnes qui apparaît à l'actif du mouvement postal.

La caractéristique du mois est donc une grosse reprise dans les traversées de cargos chargés (+ 233,000 tonnes nettes), résultant d'une recrudescence très sensible des échanges de marchandises (+ 317,000 tonnes-poids).

Trafic des Marchandises.

	Juin 1923.	Juillet 1923.	Différences.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Nord-sud ...	544,000	572,000	+ 28,000
Sud-nord ...	1,124,000	1,413,000	+ 289,000
Ensemble ...	1,668,000	1,985,000	+ 317,000

A la sortie, on constate une légère amélioration dans les envois de charbon anglais (+ 33,000 tonnes).

Au retour, les expéditions de blé ont atteint 228,000 tonnes; c'est le chiffre le plus élevé réalisé en un mois depuis près de deux ans. Sur ce total, 198,000 tonnes venaient de l'Inde anglaise et 22,000 tonnes de l'Australie.

Le graphique ci-contre* fait mensuellement ressortir, pour la céréale, les contributions comparées de l'Inde et de l'Australie depuis le commencement de 1922.

Le trafic des huiles minérales s'est chiffré par 215,000 tonnes, en augmentation de 70,000 tonnes sur juin.

Mais la progression d'ensemble du trafic de retour est surtout imputable à l'essor subit des envois de sucre, lesquels, sont passés de 36,000 tonnes en juin à 166,000 tonnes en juillet: cet accroissement de 130,000 tonnes correspond à 45 pour cent de l'augmentation totale du mouvement des marchandises du sud au nord.

Le graphique juxtaposé,* qui montre combien est caractérisée l'époque des grands passages de sucre au Canal, permet d'observer que, cette année, la saison est en avance sur son début habituel.

A signaler en outre:

1. Le passage de deux cargaisons de pétrole russe, ensemble 13,000 tonnes, expédiées de Batoum sur Périm et sur Colombo, pour ordres.

   Depuis le début de l'exercice en cours, cinq bateaux-citernes se trouvent ainsi avoir transité au Canal avec de l'huile minérale chargée en mer Noire, dont ils ont transporté ensemble 33,000 tonnes. On peut y voir un symptôme de reprise, pour un commerce qui, avant la guerre était prospère:

Trafic du Pétrole russe au Canal.

	Tonnes.		Tonnes
1910	38,000	1920	22,000
1911	63,000	1921	—
1912	83,000	1922	7,000
1913	108,000	1923 (sept mois) ...	33,000

* Not reproduced.

2. Le chiffre élevé du tonnage allemand: vingt-deux navires et 112,000 tonnes de jauge nette, ce qui, pour ce pavillon, constitue maintenant son record mensuel d'après-guerre.
3. L'importance croissante des services contractuels des Messageries maritimes dans l'ensemble du transit postal par la voie de Suez.

Ci-dessous le parallèle entre les postaux du groupe anglais "Peninsular and Oriental–British India" et ceux des services contractuels français:

	P. and O.–Brit. Ind.		Services contractuels.	
	Traversées.	Tonnes.	Traversées.	Tonnes.
Janvier 1923	14	= 100,000	9	= 52,000
Février „	13	84,000	11	58,000
Mars „	13	82,000	12	59,000
Avril „	14	90,000	11	55,000
Mai „	15	102,000	12	62,000
Juin „	13	85,000	10	51,000
Juillet „	13	83,000	14	75,000

[E 9802/430/16] No. 22.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received October* 3.)

(No. 40. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, October* 1, 1923.

I HAVE the honour to transmit herewith a copy of the traffic statistics of the Suez Canal Company for the month of August 1923, which was handed to me this morning. The observations in paragraph 6 (1) point out the only weak spot in an otherwise favourable report.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 22.

Traffic Statistics of the Suez Canal for August 1923.

LE mouvement maritime du mois d'août 1923 accuse, par rapport au mois précédent, un très léger ralentissement dans le tonnage net transité et un resserrement plus accentué dans le trafic des marchandises:

	Tonnage net.	Tonnage marchandises.
Juillet 1923	1,893,000	... 1,985,000
Août „	1,865,000	... 1,798,000

2. *Tonnage net.*—Dans l'ensemble, les postaux (372,000 tonnes) ont fourni un total presque équivalent à celui de juillet (382,000 tonnes).

3. Les navires de commerce chargés présentent une diminution de 85,000 tonnes nettes, portant pour parties sensiblement égales sur les deux directions du transit.

4. La navigation sur lest accuse une augmentation de 71,000 tonnes; les bateaux-citernes vides ont été très nombreux (trente-deux traversées); dans la direction nord–sud, ils dépassent de 61,000 tonnes le chiffre correspondant de juillet; les cargos vides à destination de l'Inde ont été rares (quatre seulement). En résumé, la navigation sur les nord–sud depuis quatre mois se présente comme suit:

(Milliers de tonnes nettes.)

	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
Bateaux-citernes...	89	95	77	138
Cargos ordinaires	165	81	62	50
Petites unités	1	...	...	5
Ensemble	255	176	132	193

5. *Marchandises.*—Le resserrement global de 187,000 tonnes-poids, par rapport à juillet, porte pour 47,000 tonnes sur le mouvement de sortie, et pour 140,000 tonnes sur le trafic de retour.

6. Trois faits sont plus particulièrement à noter :

(1.) Faible activité des envois de marchandises vers l'au-delà de Suez : peu de métaux et machinerie (111,000 tonnes), très peu de houille (43,000 tonnes), encore moins de pétrole (9,000 tonnes) ; dans l'ensemble, 525,000 tonnes seulement. Depuis deux ans, le trafic nord–sud n'était jamais tombé à un niveau aussi bas.

Pour ce sens du transit, la moyenne de charge des navires (postaux et cargos), qui était de 4,955 tonnes-poids en avril, est descendue à 4,400 tonnes en juillet, pour n'atteindre que 4,134 tonnes en août.

A la sortie d'Europe vers l'au-delà de Suez, la situation de l'armement semble donc assez défavorable en ce moment—impression que viennent étayer les quelques exemples ci-dessous, où, pour plusieurs navires de commerce, est indiquée (en même temps que le tonnage de jauge nette) la quantité de marchandises déclarée au Canal :

	Tonnes marchandises.		Tonnes marchandises.
"Palamed" (4,066 net) :		"Sitoebondo" (5,254 net) :	
Février 23	5,793	Juin 22	4,606
Août 23	1,772	Août 23	1,168
"Palembang" (5,297 net) :		"Tisnaren" (5,295 net) :	
Mars 22	5,522	Août 22	5,650
Octobre 22...	6,589	Février 23	7,172
Août 23	1,400	Août 23	2,000
"Billiton" (4,454 net) :		"City of Sparta" (4,131 net) :	
Août 22	4,000	Septembre 22	3,735
Janvier 23	1,750	Février 23	5,872
Août 23	1,100	Août 23	1,982
"Streefkerk" (5,480 net) :		"Stentor" (4,715 net) :	
Mars 23	6,210	Juin 22	4,684
Août 23	3,855	Août 23	2,830

(2.) Resserrement marqué des envois, constatés au Canal, pour quelques-unes des principales marchandises originaires de l'au-delà de Suez :

(Milliers de tonnes-poids.)

	Juillet.	Août.	Différences.
Blé	228	127	−101
Riz	75	45	− 30
Manganèse	99	65	− 34
Huiles minérales	215	178	− 37

A eux seuls, ces quatre éléments de fret accusent, ainsi, en août une diminution globale de 202,000 tonnes sur le mois précédent.

En ce qui concerne le blé, la diminution provient de la raréfaction subite des envois indiens :

Principales Provenances du Blé.

(Milliers de tonnes-poids.)

	Inde anglaise.	Australie.
Juin 1923	143 ...	47
Juillet „	198 ..	22
Août „	80 ...	34

(3.) Excellente situation du trafic du sucre : il en a été relevé 197,000 tonnes en août, soit 31,000 tonnes de plus qu'en juillet.

Pour cette denrée, le chiffre réalisé dans les huit premiers mois de l'exercice en cours (575,000 tonnes) est déjà supérieur de 74,000 tonnes au total atteint pendant toute l'année 1922 ; il est presque égal au résultat acquis pendant les neuf premiers mois de l'année record 1920. Nous avons signalé précédemment que la saison des grands passages était, cette année, en avance d'un mois sur la normale ; comme cette période de grande activité est toujours de courte durée, il serait prématuré de conclure que le chiffre de 1923 surpassera le total record de 1920.

7. A signaler enfin la présence, à bord d'un cargo norvégien, de 4,400 tonnes de coprah chargé aux îles Fidji et Tonga, situées dans l'océan Pacifique.

[E 9815/430/16] No. 23.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(*Received October* 3.)

(No. 41. Commercial. Confidential.)

My Lord, *Paris, October* 1, 1923.

AT the monthly meeting of the board of the Suez Canal Company, held this morning, his Excellency M. Jonnart, who had sufficiently recovered in health to take the chair, presided, much to the gratification of all his colleagues.

The further reduction of freight charges by 25 centimes (*i.e.*, 7 fr. 50 c. per ton), to take effect from the 1st January, 1924, was agreed to—without enthusiasm, as it seemed to me. Indeed, a strong protest was raised by M. Motte, a leading French manufacturer from Roubaix, who was supported by Comte Charles de Lesseps, M. Oppermann and M. Lépine. Their line of argument was that the company was being, for the second time in ten months, unnecessarily generous to the ship-owning interest at the expense of the shareholders. They pointed out that during the years of war the shareholders got little, if any, advantage from their investment ; and that now, when they might reasonably have expected to be recouped for their inevitable loss, and when prices had risen all round, the shipowners might well have waited for the reduction of dues until the shareholders had been more nearly satisfied.

The company's proposition was strongly supported by M. André Lebon and by the Comte de Nalèche, who argued that the company was largely dependent upon the support of public opinion, which distinctly insisted that our receipts were sufficiently high to admit a sensible reduction of our freight dues.

It was also pointed out, or perhaps "suggested" is the better word, that a certain amount of traffic which once passed through the Canal is now going round by the Cape, giving as the reason that it is cheaper to do so on account of the heavy taxation through the Canal. At the end of the discussion—quite an unusual occurrence at one of our board meetings—a show of hands was taken and the committee of management's proposal to reduce dues by a further 25 centimes was unanimously carried.

I may also add that we voted the sum of 100,000 fr. to the victims of the recent catastrophe in Japan.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 9803/430/16] No. 24.

The Marquess of Crewe to the Marquess Curzon of Kedleston.—(*Received October* 3.)

(No. 2264.)

HIS Majesty's Ambassador at Paris presents his compliments to His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, and has the honour to transmit herewith copy of a letter from the Suez Canal Company reporting a reduction in transit charges through the Suez Canal.

Paris, October 2, 1923.

Enclosure in No. 24.

Suez Canal Company to the Marquess of Crewe.

M. l'Ambassadeur, *Paris, le 1er octobre* 1923.

J'AI l'honneur de porter à votre connaissance, en vous priant de bien vouloir en informer votre Gouvernement, que le Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Suez a, dans sa séance du 1er octobre 1923, décidé qu'à partir du 1er janvier 1924, le droit de transit sera diminué de 25 centimes et se trouvera réduit ainsi : pour les navires chargés à 7 fr. 50 c. et pour les navires sur lest à 5 fr. par tonne.

Veuillez, &c.
Le Directeur Adjoint,
(Illisible.)

[E 9858/430/16] No. 25.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(*Received October* 4.)

(Private and Confidential.)
Dear Lord Curzon, 10, *Place Edouard-VII, Paris, October* 2, 1923.

YOU may remember that on the 21st October, 1920, his Excellency M. Jonnart, as President of the Suez Canal Company, addressed to you, through the British Embassy in Paris, a long memorandum on the subject of the prolongation of the Suez Canal concession.

On the 10th July, 1921, I wrote you a private letter enclosing a letter to me from M. Edgar Bonnet, administrator-director of the company, dealing with the subject of the reduction of dues, which was relevant to the previous question. At that time I was in hopes that you would find it possible to introduce into the new Egyptian Constitution some clause whereby this prolongation of our concession might be conceded on terms. You thought that this was premature, and the Prime Minister (then Mr. Lloyd George) was unwilling to make up his mind on the matter until he had consulted the Dominion Prime Ministers, who were then sitting in London. This, I imagine, he never did; but I had the opportunity of talking separately to Mr. Hughes, Mr. Massey, General Smuts, and Mr. Montagu, about the principle of getting this concession prolonged; and they were all anxious to support it. I do not think, however, that the question ever reached the Imperial Conference, as I have a recollection that Sir Maurice Hankey told me that the agenda paper was already overburdened when I brought the matter forward.

I am writing now to ask whether you think it would be advisable to re-open the question informally during the present Imperial Conference, and perhaps to get an unofficial agreement to the effect that, at the proper time, it would be part of the British Empire policy to support such a prolongation of the concession. I can see that anything in the nature of a formal and published resolution might only stiffen the opposition of the present Egyptian Government, and might do more harm than good; but, on the other hand, it might greatly strengthen the position of the British Government hereafter if they knew that the policy of prolongation was agreed by the Home and Dominion Governments.

I remember that Mr. Hughes, whilst anxious for the prolongation in principle, was equally anxious to press the Canal Company for a reduction of its dues. This matter is referred to in M. Bonnet's letter of the 7th July, to which I have already referred, and, as a matter of fact, the freight dues have been considerably reduced since it was written; so I now hope that Australia and our own Board of Trade, which took rather a similar view, will be able to give you unreserved support if and when you think it wise to ask for it.

Perhaps you would let me know, at your convenience, whether you think there is any chance of bringing up the question during the course of the conference.

Believe me, &c.
IAN MALCOLM.

[E 9858/430/16] No. 26.

Foreign Office to Sir Ian Malcolm.

(No. 14.)
Sir, *Foreign Office, October* 9, 1923.

WITH reference to your letter of the 2nd instant regarding the prolongation of the Suez Canal Concession, I am directed by the Marquess Curzon of Kedleston to inform you that, in the course of the abortive negotiations with Adly Pasha in 1921, an attempt was made to obtain an undertaking on the part of the Egyptian Government that the concession would be extended. This attempt was made with the cognisance and approval of the Imperial Conference which was then in session.

2 It is unlikely that in the course of negotiations in regard to the subjects reserved under the declaration to Egypt of the 28th February, 1922, His Majesty's Government will be in a position to obtain an undertaking of the nature desired by the company, who would probably be well advised to approach the Egyptian Government directly on this subject. In doing so they will be able to rely on the support of the British High Commissioner, though no Egyptian Government can be expected to

welcome proposals for the prolongation of the concession unless impelled to take this step by urgent need of money. In the circumstances there is nothing to be gained by raising the question, even informally as you suggest, during the present session of the Imperial Conference, whose views on the subject have already been placed on record in 1921.

I am, &c.
D. G. OSBORNE.

[E 10260/430/16] No. 27.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(*Received October* 18.)

(No. 44. Commercial. Confidential.)
Sir, *Paris, October* 16, 1923.

I HAVE the honour to acknowledge your despatch No. 14 of the 9th October. I should not have troubled the Secretary of State with my private letter of the 3rd October had I been aware that in 1921 an attempt was made by His Majesty's Government to obtain an undertaking from the Egyptian Government that our concession would be extended, and that this attempt was made with the cognisance and approval of the Imperial Conference, which was then in session.

I feel certain that this information will be most agreeable to the board of the Suez Canal Company when I communicate it, and that the directors will fully realise that nothing further is to be gained by the proposal which I had the honour to suggest in my letter to the Marquess Curzon.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

[E 10800/430/16] No. 28.

Sir Ian Malcolm to the Marquess Curzon of Kedleston.—(*Received November* 7.)

(No. 45. Commercial. Confidential.)
My Lord, *Paris, November* 5, 1923.

I HAVE the honour to transmit herewith a report on the proceedings of the International Engineering Consultative Commission, which was held on Monday and Tuesday, the 15th and 16th October, at the head offices of the Suez Canal Company in Paris.

This report has kindly been prepared by Sir Maurice Fitzmaurice and Mr. H. A. Reed, British representatives on the commission, who were present at the proceedings.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 28.

Réunion de la Commission consultative internationale des Travaux, le 15 *Octobre* 1923.

THIS annual meeting took place at the office of the company in Paris at 9.30 A.M. on the 15th October, 1923, and was well attended.

Of the English representatives, Sir Maurice Fitzmaurice and Mr. H. A. Reed were present. Mr. F. Palmer was absent abroad.

The proceedings were opened by the vice-president, M. Vergé, in the absence of the president, his Excellency M. C. H. Jonnart.

M. VERGÉ regretted that owing to serious illness M. Charguéraud, the President of the Technical Commission, was unable to be present, and asked Vice-Admiral Chocheprat to preside over the proceedings.

VICE-ADMIRAL CHOCHEPRAT took the chair, and expressed the hope that M. Charguéraud would soon be restored to health; he also referred to the death of Comte Charles de Lesseps, the honorary vice-president of the Council of Administration of the company, and to the serious loss the company had suffered by his death.

The engineer-in-chief, M. SOLENTE, then proceeded to read his annual report chapter by chapter.

He stated that ships drawing up to 31 feet of water were now permitted to pass through the Suez Canal, and that by the end of the present year permission could be given for a draught of 32 feet.

Owing to the closing of the arches at the root of the west jetty at Port Said, the beach to the west of the jetty, as was expected, had advanced a considerable distance towards the de Lesseps statue; it was pointed out that the land thus formed was outside the area included in the concession to the Canal Company. It was suggested by M. Schmitt and others that trees and a garden might be planted thereon.

The question as to the ownership of the land was not pursued, it not being a matter for the commission, but one concerning the Canal Company and the Egyptian Government, or the municipality of Port Said.

M. CRAHAY DE FRANCHIMONT raised the question as to whether the prolongation of the east jetty had been considered in connection with the deepening of the anchorage within the east jetty and the new mole now being constructed.

The prolongation had not been considered, and the point was not discussed further.

The questions of the contours of the beach and the dredging of the approach channel at Port Said were discussed at great length, and it was generally considered that the contours will require careful and continuous examination, especially now that the arches have been closed, so that a decision may be arrived at as to whether any remedial measures will be necessary to arrest the growth of the foreshore.

With regard to tides in the Canal, M. SOLENTE informed the commission that automatic tide-gauges or "marégraphes" were being installed at various points along the Canal in order that the tides may be registered and studied with accuracy.

No further observations have been taken by the engineer-in-chief on the "squatting" of ships when passing through the Canal. The method of taking observations previously used has been abandoned, and a new method is now to be installed: the relative level of the vessel and marks on shore are to be taken and recorded by photography. It is hoped that the results will be satisfactory; they will be reported to the commission when collected.

M. SOLENTE reported that, in order to allow vessels to enter the Canal from the Red Sea freely at all states of tide, it will be necessary to dredge an area shown in red on Annex No. 17—part of the area is beyond 162,250 kilom., at which point the concession of the company ends. At present vessels drawing more than 28 feet have to consider the tides when entering or leaving the Canal at Suez. M. Solente said that this deepening should be included in the programme of 1921.

There were no other matters of special interest discussed on the first day.

Réunion du 16 *Octobre* 1923.

The engineer-in-chief continued to read the latter chapters of his report, on which there was not much discussion.

The only point to which attention might be drawn is the question of the ferry-boat for the Egyptian–Palestine railway traffic.

It will be remembered that the proposal for a railway swing-bridge, made by the British Government in 1920, was not acceded to. As an alternative, it was suggested that a train-ferry could be installed without unreasonable danger to the Canal traffic across the lake at Ismailia. The engineer-in-chief now reports that the traffic is of little importance, and that a train-ferry is not necessary at present. Some improvement is to be made at Kantara by installing a new ferry-boat to carry 120 persons.

M. SCHMITT commented on the traffic statements appended to the engineer-in-chief's report. He drew attention to the fact that, although ships were increasing in size and draught, the average time taken in passing through the Canal was less than in previous years, and accidents and groundings were diminishing.

M. Schmitt also said that the question of coal *v* oil was an interesting one; it may be that Port Said would become the coal port and Suez the depot for oil. The Anglo-Egyptian Oil Company were sinking oil-wells in the region of the Great Lake, and the oil company and the Egyptian Government were installing oil refineries at Suez.

M. E. D. QUELLENNEC contributed a communication which he had made to the International Navigation Congress, held in London this year, copies of which had been printed, and were circulated to the members of the commission.

The communication deals very clearly with the size of ships relatively to the programme of deepening decided upon by the Suez Canal Company, and shows that the company is keeping well ahead of all possible future requirements.

M. Quellennec read the communication and commented on it, *en passant*. He said that the permissive draught of vessels would be 32 feet at the commencement of the coming year and 33 feet in 1925, when the 1912 programme will be completed.

The communication was discussed by the commission, the members of which agreed with its conclusions.

M. de FRANCHIMONT moved that the commission should record its agreement with the suggestion made at the end of the communication that the various interests concerned in navigation should meet to discuss the question of large ships, and the acting president of the commission accepted M. de Franchimont's suggestion.

It will be seen that no matters of very great importance came before the commission at this meeting. In fact, there is at present, and will be for a year or two, a period of transition, as the programme decided upon in 1912 is almost completed, and that of 1921 is hardly yet commenced.

MAURICE FITZMAURICE.
H. A. REED.

[**E 11075/430/16**] No. 29.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received November 16.)

(No. 48. Commercial. Confidential.)

Sir, *Paris, November* 15, 1923.

I HAVE the honour to transmit herewith three documents which were handed to me this morning in the Suez Canal offices. They comprise:—

(*a*.) The traffic reports for the first three quarters of 1923.
(*b*.) A similar report for September 1923.
(*c*.) Observations on the type and quality of cargoes passing through the Canal during January to September 1923.

I have, &c.
IAN MALCOLM.

Enclosure 1 in No. 29.

Renseignements statistiques, trois premiers Trimestres 1923.

Tonnage net.

LE tonnage net des neuf premiers mois de 1923 s'est élevé à 16,984,000 tonnes, en augmentation de 1,968,000 tonnes sur celui des neuf premiers mois de 1922. Il est, d'autre part, supérieur de 1,667,000 tonnes au tonnage de la période correspondante de 1912 (15,317,000 tonnes) qui était un record antérieurement à 1923.

Le trafic nord–sud s'est élevé de 7,200,000 tonnes en 1922 à 7,885,000 tonnes en 1923 et le trafic sud–nord est passé de 7,815,000 tonnes à 9,099,000 tonnes. Ainsi le trafic sud–nord a plus particulièrement progressé.

Navigations commerciales et d'État.

L'accroissement de tonnage de 1923 sur 1922 résulte:

	Tonnes.
D'une augmentation, sur les navires de commerce chargés et sur lest de	1,734,000
D'une augmentation, sur les navires postaux de commerce de	516,000
Soit une augmentation globale de	2,250,000

pour la navigation commerciale, qui représente maintenant 93·7 pour cent du tonnage net total transité et se rapproche ainsi, étroitement, du pourcentage normal qu'elle fournissait pendant les dernières années d'avant-guerre (98·4 pour cent en 1912);

D'une réduction de ... ... 282,000 tonnes sur la navigation d'État (navires appartenant à des États ou affrétés par eux).

Cette navigation, qui s'élevait encore à 9 pour cent dans le total des trois premiers trimestres de 1922, ne représente plus en 1923 que 6·3 pour cent de l'ensemble du tonnage net transité, malgré les éléments commerciaux que comprend encore ce trafic d'État, notamment du fait de la navigation d'État australienne.

Trafic sur Lest.

Le trafic total sur lest des neuf mois de 1923 s'élève à 1,679,000 tonnes, représentant ainsi 9·9 pour cent de l'ensemble du tonnage net. Il est supérieur de 813,000 tonnes à celui de 1922, qui équivalait seulement à 5·8 pour cent du total du transit.

Cette augmentation provient d'un transit plus élevé de bateaux-citernes (+ 190,000 tonnes) et d'un accroissement important aussi (+ 623,000 tonnes) du transit des cargos ordinaires vides.

Le tonnage sur lest des neuf mois de 1923 vient immédiatement, comme importance, après la période correspondante de 1919, qui constituait le record d'après-guerre.

Pavillons.

Dans la comparaison avec les trois premiers trimestres de 1922, on constate une augmentation sensible sur :

Le pavillon britannique, qui progresse de 1,130,000 tonnes nettes en atteignant un chiffre de 10,713,000 tonnes (63·1 pour cent de l'ensemble du tonnage) contre 9,583,000 tonnes (63·8 pour cent) en 1922. Le tonnage net britannique des trois premiers trimestres de 1923 est également supérieur à celui de 1912, de 921,000 tonnes.

Le pavillon allemand, qui fournit un contingent de 854,000 tonnes nettes, augmente de 340,000 tonnes sur 1922, accroissement le plus élevé après celui du pavillon anglais. Le pavillon allemand représente 5 pour cent du trafic total. Il vient ainsi se placer au quatrième rang (après l'Angleterre, les Pays-Bas et la France), alors qu'il n'occupait en 1922 que le sixième rang avec un pourcentage de 3·4 pour cent. En 1912, avec un tonnage net de 2,233,000 tonnes, il représentait 14·6 pour cent du transit total du Canal.

Les pavillons français, italien, japonais, norvégien et suédois sont en gain de 237,000 tonnes ; 79,000 tonnes ; 66,000 tonnes ; 58,000 tonnes ; et 23,000 tonnes respectivement.

Sont en diminution sur 1922 : le pavillon néerlandais, qui présente cependant un tonnage inférieur seulement de 22,000 tonnes à son chiffre de l'année précédente et se maintient, on l'a vu, au deuxième rang (9·6 pour cent du trafic) ; le pavillon américain, en perte de 14,000 tonnes.

Jauge nette moyenne.

La jauge nette moyenne des navires transités est de 4,890 tonnes pour les neuf premiers mois de 1923. Elle est en progression sur le chiffre de la période correspondante de 1922 (4,721 tonnes) ainsi que sur celui de l'année 1922 entière (4,774 tonnes).

Enclosure 2 in No. 29.

Renseignements sur le Trafic, Mois de Septembre 1923.

SEPTEMBRE présente, par rapport au mois d'août, un resserrement de 39 traversées et de 129,000 tonnes nettes, qui porte pour 33 passages et 109,000 tonnes sur le mouvement sud-nord :

(Milliers de tonnes nettes.)

—	Août 1923.	Septembre 1923.	Différences en Septembre.
Nord-sud	826	806	— 20
Sud-nord	1,039	930	— 109
Total	1,865	1,736	— 129

Cette diminution résulte d'un ralentissement des opérations commerciales, par navires chargés et vides :

(Milliers de tonnes nettes.)

—	Août.	Septembre.	Différences.
Opérations commerciales (navires chargés)	1,290	1,196	— 94
Opérations commerciales (navires vides)	203	108	— 95
Postaux	372	394	+ 22
Transports de militaires.. ..	..	34	+ 34
Unités de combat	..	4	+ 4

La diminution du transit sur lest est imputable pour 71,000 tonnes au moins grand nombre de bateaux-citernes vides nord–sud ; d'autre-part, l'Inde anglaise n'a attiré que deux cargos vides.

Avec un total de 69 traversées et de 394,000 tonnes, la navigation postale a établi son record mensuel d'après-guerre.

Cette plus grande activité de la catégorie postale est due au passage, dans le mois, de 4 paquebots de la "Commonwealth Australian Line" (ensemble 42,000 tonnes), alors qu'il n'en passait généralement que deux les mois précédents, et au transit de 4 postaux de la "Hansa" ; en outre, l'entreprise Hugo Stinnes s'inscrit pour la première fois dans cette catégorie avec un vapeur de 5,410 tonnes. Enfin, dans cette même branche du transit, on peut citer la première traversée du paquebot "Principessa Giovanna," de 6,158 tonnes, appartenant au "Lloyd Sabaudo" ; c'est la plus grosse des unités italiennes appelées à fréquenter régulièrement le Canal.

La relève des militaires, qui depuis le mois de mai n'était pas représentée dans le mouvement du Canal, a occasionné le passage de 6 vapeurs jaugeant ensemble 34,000 tonnes nettes.

Le trafic des marchandises a été, dans son ensemble, presque égal à celui du mois d'août ; il est caractérisé par une forte diminution du mouvement sud–nord, compensée, pour ainsi dire, par une bonne reprise du commerce de sortie.

MOUVEMENT des Marchandises.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	Août 1923.	Septembre 1923.	Différences en Septembre.
Nord-sud	525	628	+ 103
Sud-nord	1,273	1,156	— 117
Total	1,798	1,784	— 14

A la sortie, 130 navires (cargos et postaux) ont transporté 627,000 tonnes de marchandises, alors qu'en août 127 navires ne correspondaient qu'à 525,000 tonnes ; la moyenne de charge s'est donc très sensiblement relevée :

TRAFIC du Nord au Sud.

Mois.	Marchandises.	Nombre de Navires.	Moyenne de Charge.
1923—	Tonnes.		Tonnes.
Janvier	656,000	143	4,585
Février	626,000	131	4,777
Mars	679,000	138	4,917
Avril	614,000	124	4,955
Mai	633,000	144	4,395
Juin	544,000	125	4,351
Juillet	572,000	129	4,434
Août	525,000	127	4,134
Septembre	627,000	130	4,825

Par rapport au mois d'août, on remarque un accroissement de 28,000 tonnes dans les envois de métaux, machinerie et matériel de chemin de fer, et de 61,000 tonnes pour l'ensemble des produits "non dénommés"; la houille reste toujours à un niveau assez bas (58,000 tonnes).

Les expéditions vers le Japon (toutes marchandises réunies) ont augmenté de 27,000 tonnes et atteignent 100,000 tonnes environ.

Au retour, on observe d'abord deux grosses diminutions:

Le sucre, dont les passages au Canal s'enflent très rapidement lorsque la saison est arrivée, mais décroissent aussi vite, accuse un recul de 138,000 tonnes d'un mois sur l'autre:

PASSAGES de Sucre au Canal.

	Tonnes.
Juin	36,000
Juillet	166,000
Août	197,000
Septembre	59,000

Pour les oléagineux, du fait d'un resserrement qui porte sur les quatre branches de leur trafic (graines, arachides, coprah, soya), le groupe n'a atteint que 149,000 tonnes, contre 231,000 tonnes en août, et plus de 200,000 tonnes pendant chacun des sept premiers mois de l'exercice.

Ces deux déficits ont été atténués par l'abondance exceptionnelle des passages d'huiles minérales—qui, en accroissement de 54,000 tonnes sur août, totalisent le chiffre mensuel record de 232,000 tonnes (soit 20 pour cent du trafic d'ensemble sud-nord)—ainsi que par une plus grande activité dans les passages de manganèse, en augmentation de 37,000 tonnes.

Enfin, trois faits méritent d'attirer l'attention:

1. Un vapeur est venu de Chine, uniquement chargé de 6,021 tonnes d'œufs frigorifiés liquides;
2. Pour la première fois, un chargement (6,500 tonnes) de manganèse d'Abou-Zenima a été dirigé sur les États-Unis;
3. La Birmanie a expédié une cargaison complète de riz (7,400 tonnes) sur Cuba.

Enclosure 3 in No. 29.

Le Trafic des Marchandises pendant les trois premiers Trimestres de 1923.

AU cours des trois premiers trimestres de 1923, les échanges de marchandises se sont élevés à 16,853,000 tonnes-poids, en augmentation de 1,062,000 tonnes sur la période correspondante de 1922, mais encore en infériorité de 2,407,000 tonnes sur les trois premiers trimestres 1913:

TRAFIC des Marchandises.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1913.	9 mois, 1922.	9 mois, 1923.
Du nord au sud	8,419	6,290	5,478
Du sud au nord	10,841	9,501	11,375
Total	19,260	15,791	16,853

Trafic Nord–Sud.

Par rapport à 1922, le trafic nord-sud est en diminution de 812,000 tonnes.

Les métaux et la machinerie, les engrais et le ciment accusent des augmentations respectives de 153,000, 84,000 et 68,000 tonnes; le matériel de chemin de fer, le sucre raffiné, le sel et le pétrole ressortent en diminution de 110,000, 60,000, 14,000 et 12,000 tonnes.

Mais l'ensemble du mouvement de sortie est dominé par la rareté des envois de houille: 466,000 tonnes contre 1,402,000 tonnes, soit une rétrogradation de 936,000 tonnes. Exception faite pour les exercices 1919 et 1920, l'année en cours sera la plus pauvre en charbon que le Canal aura connue, alors que 1922 avait constitué, de loin, l'année-record pour les passages de combustible.

Par rapport à 1913, toutes les rubriques (sauf les engrais manufacturés) sont en diminution:

	Tonnes.
Métaux et machinerie	— 531,000
Houille	— 414,000
Pétrole	— 218,000
Sucre raffiné	— 128,000
Matériel de chemin de fer	— 56,000
Sel	— 52,000
Ciment	— 37,000
Engrais manufacturés	+ 32,000

En ce qui concerne la houille, la répartition par provenances s'établit comme suit:

PROVENANCES de la Houille.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1913.	9 mois, 1923.	Différences.
Royaume-Uni	812	447	— 365
Pays-Bas	41	..	— 41
États-Unis	10	4	— 6
Belgique	8	.	— 8
Allemagne	2	4	+ 2
Autres pays	7	11	+ 4

Au sujet du pétrole, la diminution, importante naturellement pour la provenance russe, est très considérable, d'autre part, pour la provenance américaine:

PROVENANCES du Pétrole.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1913.	9 mois, 1923.	Différences.
États-Unis	311	149	— 162
Russie	84	33	— 51
Roumanie	5	.	— 5
Autres pays	2	2	..

La diminution du sucre raffiné est rationnelle, le passage au Canal de sucre de betterave d'Europe étant toujours en raison inverse des envois de sucre de canne originaire de l'au-delà de Suez:

—	Sucre de Betterave, Nord–Sud.	Sucre de Canne, Sud–Nord.
	Tonnes.	Tonnes.
9 mois, 1913 .. .	138,000	30,000
9 mois, 1923	18,000	634,000

Quant au sel, dont l'Angleterre était le principal pays exportateur avant la guerre, c'est de Port-Saïd surtout qu'il est expédié présentement, et la part afférente à l'Espagne a sensiblement baissé:

PROVENANCES du Sel.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1913.	9 mois, 1923.	Différences.
Angleterre	109	90	— 19
Port-Saïd	86	113	+ 27
Allemagne	65	37	— 28
Espagne	47	16	— 31
Russie	..	8	+ 8
Autres pays	11	2	— 9

Trafic Sud–Nord.

Par rapport à 1922, le trafic sud–nord est en augmentation de 1,874,000 tonnes, augmentation qui se répartit sur presque toutes les marchandises :

		Tonnes.
Céréales	+	911,000
Oléagineux	+	264,000
Minerais	+	256,000
Sucre	+	256,000
Huiles minérales	+	192,000
Caoutchouc	+	22,000
Textiles	−	12,000

Dans le groupe des céréales, on note les principales différences suivantes :

TRAFIC des Céréales.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1922.	9 mois, 1923.	Différences.
Blé	806	1,263	+ 457
Riz	677	915	+ 238
Maïs	44	153	+ 109
Orge	44	144	+ 100

Le commerce du blé a été caractérisé par la reprise des envois indiens, passés de 6,000 tonnes pendant les trois premiers trimestres 1922 à 667,000 tonnes cette année ; les exportations australiennes, au contraire, sont tombées de 776,000 tonnes à 531,000 tonnes.

Pour les provenances principales du riz, on obtient les comparaisons suivantes :

PROVENANCES principales du Riz.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1922.	9 mois, 1923.	Différences.
Inde anglaise et Birmanie	515	559	+ 44
Indo-Chine française	140	232	+ 92
Siam	14	76	+ 62
Java	2	7	+ 5
Madagascar	2	25	+ 23

C'est donc dans les centres de production, secondaires quant au chiffre de l'exportation vers le Canal, que les augmentations ont été les plus fortes.

Dans le groupe des oléagineux, les quatre variétés de produits ont donné lieu aux trafics ci-après :

TRAFIC des Oléagineux.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1922.	9 mois, 1923.	Différences.
Graines	771	901	+ 130
Arachides	284	373	+ 89
Coprah	527	462	− 65
Soya	229	342	+ 113

Parmi les graines proprement dites, on relève des augmentations de 44,000 tonnes pour celle de lin, 30,000 tonnes pour le sésame, 26,000 tonnes pour la graine de coton et 14,000 tonnes pour le colza.

Dans le groupe des minerais, on peut noter les chiffres suivants :

TRAFIC des Minerais.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1922.	9 mois, 1923.	Différences.
Manganèse de l'Inde	572	661	+ 89
Manganèse de la mer Rouge	56	96	+ 40
Zinc	158	223	+ 65

Le sucre doit son augmentation sur l'exercice précédent au fait que la saison des grands passages a commencé plus tôt cette année :

TRAFIC du Sucre.

(Milliers de tonnes-poids.)

Mois.	En 1922.	En 1923.
Juin	20	36
Juillet	32	166
Août	131	197
Septembre	120	59

Enfin, poursuivant leur développement, les huiles minérales accusent un accroissement de 192,000 tonnes, et totalisent 1,617,000 tonnes, ou 9·6 pour cent du total des marchandises sud–nord.

Par rapport à 1913, le trafic sud–nord est en augmentation de 534,000 tonnes, et les principaux produits ou groupes de produits peuvent se comparer comme suit :

TRAFIC Sud–Nord.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	9 mois, 1913.	9 mois, 1923.	Différences.
Huiles minérales	204	1,617	+ 1,413
Céréales	3,312	2,500	− 812
Oléagineux	1,982	2,080	+ 98
Minerais	1,096	1,244	+ 148
Textiles	1,030	892	− 138
Caoutchouc	47	283	+ 236
Sucre	30	634	+ 604

La diminution des céréales porte presque entièrement sur le riz ; la forte augmentation qui apparaît pour le sucre résulte de ce que les périodes comparées appartiennent, l'une à une année (1913) exceptionnellement pauvre, l'autre (1923) à un exercice très au-dessus de la moyenne ; l'accroissement du caoutchouc est plus symptômatique ; c'est bien là un produit qui se développe réellement.

Mais ce qui domine en fait tout le trafic de retour actuel, c'est l'ampleur prise par le trafic des huiles minérales : à supposer que l'importation de ces huiles minérales soit restée ce qu'elle était en 1913, le trafic sud–nord des trois premiers trimestres 1923, au lieu d'accuser un accroissement de 534,000 tonnes sur la période correspondante de 1913, témoignerait au contraire d'une diminution de 879,000 tonnes.

[E 11565/430/16] No. 30.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received December 5.)

(No. 49. Commercial. Confidential.)

Paris, December 3, 1923.

Sir,

I HAVE the honour to enclose herewith a statement of traffic through the Suez Canal during the month of October 1923, which was presented to the board this morning.

It is unnecessary to comment upon it in detail, but I would call particular attention to the greatly improved traffic from north to south, which is very satisfactory.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 30.

Renseignements sur le Trafic, Octobre 1923.

Tonnage net.

EN progression de 222,000 tonnes sur le mois précédent, le transit d'octobre (1,959,000 tonnes) prend place au quatrième rang parmi les meilleurs résultats mensuels enregistrés au Canal :

	Tonnes.
Mars 1923	2,160,000
Mai „	2,066,000
Décembre 1922	2,026,000
Octobre 1923	1,959,000

Deux faits sont particulièrement caractéristiques :

1. Le relèvement très accentué du transit nord–sud, auquel sont imputables les trois quarts de la progression totale :

TRANSIT nord–sud.

(Milliers de tonnes nettes.)

—	Septembre.	Octobre.	Différence.
Opérations commerciales (navires chargés)	451	547	+ 96
Opérations commerciales (navires sur lest)	107	156	+ 49
Postaux	216	261	+ 45
Opérations militaires	33	13	— 20
Total nord–sud	807	977	+ 170

Ce relèvement est d'autant plus intéressant qu'il porte, en très grande partie, sur les navires ayant des marchandises à bord.

A noter que l'ensemble du transit nord–sud (977,000 tonnes) n'est inférieur, ainsi, que de 5,000 tonnes au mouvement total sud–nord (982,000 tonnes).

2. L'ampleur soudaine prise, dans les deux directions réunies, par le transit postal, qui ressort en accroissement de 60,000 tonnes sur septembre.

Depuis quelques mois, cette catégorie de transit était, pour ainsi dire, stationnaire, à un niveau n'atteignant pas 400,000 tonnes. Brusquement, en octobre, ce niveau s'est trouvé largement dépassé :

TRANSIT postal.

	Tonnes.
Juillet	382,000
Août	372,000
Septembre	394,000
Octobre	454,000

Octobre a compté dix passages de plus que septembre dans la catégorie postale, où l'activité s'est manifestée sur presque tous les pavillons.

Une certaine part de cet accroissement est due au fait que les postaux de forte jauge se sont trouvés être plus nombreux :

POSTAUX de plus de 10,000 tonnes nettes.

Septembre.	Tonnes.	*Octobre.*	Tonnes.
"Moreton Bay" ...	10,815	"Mooltan"	13,690
"Espérance Bay" ...	10,760	"Mongolia"	12,626
"Narkunda" ...	10,657	"Moldavia"	12,080
"Largs Bay" ...	10,524	"Ormonde"	11,099
"Jervis Bay" ...	10,207	"Jervis Bay" ...	10,961
		"Hobsons Bay" ...	10,544

D'ailleurs, octobre a vu le transit des trois plus fortes unités de la P. and O., de la plus forte de l'Orient Line et du plus grand postal de l'Union Castle. C'est là le résultat d'un concours de circonstances qui ne permet pas de considérer comme définitivement acquise l'importance du mouvement postal, telle qu'elle apparaît en octobre.

Le paquebot neuf "Mooltan" (brut, 20,870 tonnes) est le plus grand navire de la compagnie P. and O., et c'est naturellement le plus gros postal qui soit jamais passé au Canal.

Signalons encore que la firme A. Holt and Co., qui précédemment ne faisait guère passer que des "cargos," augmente progressivement le nombre de ses navires hissant le signal postal :

		Tonnes.
Juillet	1 traversée et	6,000
Août	1 „	8,000
Septembre	2 „	14,000
Octobre	4 „	25,000

Trafic des Marchandises.

Les échanges de marchandises (1,985,000 tonnes) sont en augmentation de 201,000 tonnes sur le mois précédent, et cet accroissement porte pour 67 pour cent sur le trafic nord–sud, bien que les envois de charbon restent toujours à un niveau assez bas :

TRAFIC des Marchandises.

(Milliers de tonnes-poids.)

—	Septembre.	Octobre.	Différence.
Nord–sud	628	764	+ 136
Sud–nord	1,156	1,221	+ 65
Ensemble	1,784	1,985	+ 201

A la sortie, les métaux et la machinerie d'une part, et le ciment d'autre part, établissent leur record mensuel d'après-guerre avec des totaux respectifs de 193,000 tonnes et de 48,000 tonnes ; les passages de pétrole américain, très faibles en août et septembre, se sont sensiblement relevés et atteignent 31,000 tonnes ; ensemble ces trois groupes de marchandises accusent une augmentation de 109,000 tonnes sur septembre.

Les expéditions de toutes sortes vers le Japon, notamment de métaux, machinerie, matériaux de construction, continuent à progresser : 74,000 tonnes en août, 101,000 tonnes en septembre, 116,000 tonnes en octobre.

Au retour, les grands courants commerciaux ont, dans l'ensemble, légèrement diminué : huiles minérales — 61,000 tonnes ; manganèse — 19,000 tonnes ; blé — 16,000 tonnes. L'activité s'est manifestée dans un groupe de marchandises, secondaires quant à leur importance habituelle, mais dont les grands passages

commencent avec l'hiver: jute + 61,000 tonnes; coprah + 32,000 tonnes; dattes + 18,000 tonnes; thé + 15,000 tonnes.

Les niveaux atteints par le jute (100,000 tonnes) et par le thé (51,000 tonnes) n'avaient pas été réalisés depuis quatre ans.

A signaler en outre :

1. Plusieurs chargements " uniques " d'une nature rare au Canal.

Du nord au sud :

5,670 tonnes de ciment de la côte dalmate ;
5,942 tonnes d'engrais chimiques d'Immingham.

Du sud au nord :

6,100 tonnes de saumons conservés du Kamtchatka ;
4,296 tonnes de thé de Vladivostok, sur un navire des Soviets russes ;
6,600 tonnes de phosphates bruts de l'île Christmas, qui n'en avait pas fait passer depuis treize mois.

2. Un nouveau progrès (+ 29,000 tonnes nettes) à l'actif du pavillon allemand, qui totalise dans le mois 29 traversées et 135,000 tonnes nettes (pavillon français : 24 traversées et 123,000 tonnes).

[**E 11566/430/16**] No. 31.

Sir Ian Malcolm to Foreign Office.—(Received December 5.)

(No. 50. Commercial. Confidential.)

Paris, December 3, 1923.

Sir,

I HAVE the honour to transmit herewith the estimates of the Suez Canal Company for the year 1924, together with a comparative statement of accounts, which appears on p. 61.

An explanatory statement of the foregoing was given to the Board this morning in an extempore speech by the Director-General. This statement will be circulated in a few days' time, and I shall not fail to transmit to you a copy of the same.

I have, &c.

IAN MALCOLM.

Enclosure in No. 31.

RÉCAPITULATION générale des Budgets pour l'Exercice 1924.

Récapitulation générale	Dépenses de 1922.	Budget pour 1923	Budget pour 1924.
	Fr. c.	Fr.	Fr.
Charges sociales	16,928,980 00	16,937,900	16,937,700
Administration centrale	5,594,882 67	5,333,800	6,261,500
Agence supérieure			
1. Agence supérieure, Caisses, Contentieux	1,755,704 21	1,696,000	1,710,200
2. Service de Santé et Hôpital Saint-Vincent-de-Paul ..	978,443 06	950,500	966,000
Totaux pour l'Agence supérieure	2,734,147 27	2,646,500	2,676,200
Transit et Navigation	12,461,827 14	12,498,700	12,546,200
Entretien :			
1. Service général	8,982,187 39	9,338,800	9,561,900
2. Ateliers généraux	2,139,682 30	2,060,000	1,870,000
3. Magasin général	936,862 35	936,000	939,000
4. Réparations du Matériel	7,595,942 88	6,200,000	6,592,000
5. Travaux d'Entretien	5,948,741 15	5,358,000	6,184,000
Totaux pour l'Entretien	25,603,416 07	23,892,800	25,146,900
Domaine-Eaux :			
1. Personnel et Frais divers d'Administration	1,018,681 89	1,107,700	1,217,900
2. Domaine particulier	1,631,878 22	1,034,400	1,247,500
3. Eaux de Port-Saïd	1,365,794 05	1,060,600	1,132,100
4. Eaux d'Ismailia	313,125 73	294,900	278,100
5. Eaux de Suez	398,899 99	396,250	385,450
6. Forfaits	543,993 10	396,400	390,400
Totaux pour le Domaine-Eaux	5,272,372 98	4,290,250	4,651,450
Domaine commun	767,439 81	415,800	523,900
Total des Budgets	69,363,065 94	66,015,750	68,749,850
À déduire :			
1. La part des Réparations de Matériel et des Frais généraux du Service de l'Entretien, des Ateliers et du Magasin, à la charge des Travaux d'Amélioration et des Comptes n'intéressant pas l'Exercice ..	5,504,523 93	6,178,200	6,320,900
2. Les Recettes des Forfaits	76,135 82	70,000	70,000
3. La moitié des Dépenses du Domaine commun à la charge du Gouvernement égyptien	383,719 91	207,900	264,950
	5,964,379 66	6,456,100	6,655,850
Dépenses à la charge de l'Exercice ..	63,398,686 28	59,559,650	62,094,000
Pour retrouver le total des Dépenses qui figurent au Compte de l'Exercice 1922, il faut ajouter :			
Les Dépenses sur Exercice clos	5,589 92		
	63,404,276 20		
Et retrancher le Solde du Compte " Frais accessoires du Magasin général " qui s'est trouvé en 1922 être bénéficiaire par suite des majorations imposées au prix de tarif des matières	1,826,907 11		
	61,577,369 09		

Décomposition des Crédits demandés pour 1924.

Récapitulation générale.	Crédits demandés.	Charges sociales.	Frais généraux et Frais divers d'Administration.	Personnel : Employés, Pilotes, Contremaîtres, Gens de Service. — Traitements et Allocations de toutes sortes, Primes de Pilotage, Frais de Voyage.	Personnel ouvrier.			Combustible.	Matières et Pièces de Rechange.	Travaux à l'Entreprise.	Frais divers d'Exploitation.
					Salaires, Indemnité de Cherté de Vie et Allocations diverses.	Pensions et Secours, Congés de Maladie, Frais de Voyage de Congé, Participation aux Bénéfices.	Main-d'œuvre des Tâcherons.				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Charges sociales	16,937,700	16,937,700	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Administration centrale	6,261,500	..	3,112,000	3,069,500	..	80,000	..	..	..	..	..
Agence supérieure :											
1. Agence supérieure, Caisses, Contentieux	1,710,200	..	441,000	1,196,200	..	73,000	..	..	..	..	..
2. Service de Santé et Hôpital Saint-Vincent-de-Paul	966,000	..	54,500	557,400	..	25,100	..	..	..	..	329,000
Totaux pour l'Agence supérieure ..	2,676,200	..	495,500	1,753,600	..	98,100	..	..	..	..	329,000
Transit et Navigation	12,546,200	..	155,000	7,047,500	2,878,700	982,000	238,000	520,000	719,000	..	6,000
Entretien :											
1. Service général	9,561,900	..	245,000	4,066,900	370,000	4,610,000	26,000	187,000	57,000	..	..
2. Ateliers généraux	1,870,000	..	..	..	896,000	..	156,000	239,000	579,000	..	..
3. Magasin général	939,000	..	..	..	599,000	..	141,500	127,000	71,500	..	..
4. Réparations du Matériel	6,592,000	..	..	..	3,000,000	..	450,000	52,500	3,089,500	..	..
5. Travaux d'Entretien	6,184,000	..	..	..	2,430,000	..	820,000	1,660,000	963,000	311,000	..
Totaux pour l'Entretien	25,146,900	..	245,000	4,066,900	7,295,000	4,610,000	1,593,500	2,265,500	4,760,000	311,000	..
Domaine-Eaux :											
1. Personnel et Frais divers d'Administration ..	1,217,900	..	49,600	773,300	..	395,000	..	..	..	..	..
2. Domaine particulier	1,247,500	..	..	..	313,100	..	109,600	..	49,200	500,000	275,600
3. Eaux de Port-Saïd	1,132,100	..	..	31,000	517,500	..	139,000	109,000	240,800	..	94,800
4. Eaux d'Ismaïlia	278,100	..	..	20,000	151,000	..	41,800	2,500	58,500	..	4,300
5. Eaux de Suez	385,450	..	..	17,000	161,400	..	68,500	46,000	86,000	..	6,550
6. Forfaits	390,400	..	..	..	122,600	..	96,400	..	112,000	46,700	12,700
Totaux pour le Domaine-Eaux	4,651,460	..	49,600	841,300	1,265,600	395,000	455,300	157,500	546,500	546,700	393,950
Domaine commun..	529,900	..	21,000	296,100	..	4,900	..	..	..	150,000	57,900
Total des Dépenses budgétaires	68,749,850	16,937,700	4,078,100	17,074,900	11,439,300	6,170,000	2,286,800	2,943,000	6,025,500	1,007,700	786,850
Comptes hors Budget.											
Travaux d'Amélioration	11,930,000	..	..	..	2,115,000	..	1,024,000	2,586,000	1,602,000	4,603,000	..
Réparations de Pièces de Rechange et Fonctionnement du Magasin général	1,455,000	..	..	..	425,000	..	180,000	61,000	789,000	..	..
Matériel en cours d'exécution. Bâtiments en cours de construction, Travaux pour Étrangers et divers ..	5,815,900	..	..	..	426,400	..	432,500	86,300	670,700	4,200,000	..
	87,950,750	16,937,700	4,078,100	17,074,900	14,405,700	6,170,000	3,923,300	5,676,300	9,087,200	9,810,700	786,850